



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 81]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 4, 2016/फाल्गुन 14, 1937

No. 81]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 4, 2016/ PHALGUNA 14, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुंबई, 3 फरवरी, 2016

संख्या : टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन न्यास प्राधिकरण एतद्वारा एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) द्वारा ताप कोयला प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-1 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वीओ चिंदबरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**मामला संख्या टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी****वीओ चिंदबरनार पत्तन न्यास -----****आवेदक****कोरम:**

- (i) श्री टी.एस. बाल सुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) द्वारा ताप कोयला प्रहस्तन के लिए नार्थ कार्गो बर्थ-1 के लिए दिशानिर्देश, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी ओ चिंदबरनार पत्तन न्यास से प्राप्त उनके 28 मई, 2014 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 वीओसीपीटी ने अनुरोध किया है कि भारत सरकार (पोत परिवहन मंत्रालय) ने अपने 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र संख्या पीडी- 11015/5/2006-टीपीटी के द्वारा एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) को ताप

कोयले के प्रहस्तन के लिए आरक्षित सुविधा के रूप में प्रयोग में लाने के लिए निक्षेप शर्तों पर अपने 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र के द्वारा नार्थ कार्गो बर्थ-1 (एनसीबी-1) का निर्माण करने का अनुमोदन दिया था। सरकार की स्वीकृति में, अन्य के साथ-साथ, यह उपाबंध किया गया था कि एनटीपीएल की दर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अधीन होगी और वह आद्योपांत न्यूनतम गारंटी (एमजीटी) प्रदान करेगा।

2.2 वीओसीपीटी ने यह अनुरोध भी किया है कि एनटीपीएल ने एनसीबी-1 में कन्वेयर और दुलाई सुविधाओं का निर्माण किया है। बर्थ के जून और जुलाई, 2014 तक प्रचलित होने की प्रत्याशा थी। एनटीपीएल की सहमति से प्रारूप रियायत करार पर अभी हस्ताक्षर किये जाते हैं। प्रारूप रियायत करार में यह कल्पना की गई है कि एनटीपीएल के लिए तापीय कोयला ले जाने वाले पोतों द्वारा कार्गो ढोने पर एनटीपीएल द्वारा राजस्व के भुगतान को बांटा जायेगा। राजस्व के हिस्से के भुगतान को विनियमित करने के उद्देश्य से, एनसीबी-1 की लागत सहित एनटीपीएल द्वारा किये गए निवेश के संदर्भ में तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क दर अपेक्षित है। एनटीपीएल द्वारा किये गए निवेश पर एनटीपीएल से ब्यौरा प्राप्त कर लिया गया है, जैसा कि वीओसीपीटी ने प्रस्तुत किया है।

3.1 इस पृष्ठ भूमि में, एनसीबी-1 में तापीय कोयले के प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क वीओसीपीटी द्वारा परिकलित किया गया है। अप्रकट प्रशुल्क का परिकलन, जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा दिया गया है, और की गई कल्पनाओं का सार नीचे दिया गया है।

(i) **इष्टतम क्षमता :**

टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को 5 टन प्रति वर्गमीटर की स्टैकिंग मात्रा पर विचार करते हुए 4.00 लाख वर्गमीटर के क्षेत्र में उपलब्ध इष्टतम स्टैक यार्ड क्षमता को सुविचारित किया गया है।

(क) **इष्टतम घाट क्षमता:**

- इष्टतम घाट क्षमता का निर्धारण निम्नलिखित प्रतिमानों को अपनाते हुए 8.94 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) किया गया है।
- तापीय कोयला लाने वाले पैनामैक्स पोतों (75,000 डीडब्ल्यूटी तक) की क्षमता का हिस्सा 100 प्रतिशत माना गया है।
- पैनामैक्स पोत (तापीय कायेल के लिए) पोत दिवस निर्गत उतराई टर्मिनल के लिए 35000 टन प्रति दिन पर विचार किया गया है।

(ख) **इष्टतम यार्ड क्षमता:**

वीओसीपीटी द्वारा परिकलित इष्टतम यार्ड क्षमता इस प्रकार है:

ए: यार्ड का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	81,450
यू: क्षमता उपयोगिता स्तर	70%
क्यू: स्टैकिंग कारक (टन/प्रति वर्गमीटर में)	5
टी: एक वर्ष में प्लाट का टर्नओवर अनुपात	17.86
इष्टतम यार्ड क्षमता:	5.09 एमटीपीए

(ग) इस प्रकार, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता, दो क्षमताओं से कम होने के कारण 5.09 एमटीपीए पर विचार किया गया।

(ii) **पूँजीगत लागत:**

(क) कन्वेयर लागत और तट अनलोडरों पर हुए व्यय के अनुमान एनटीपीएल से प्राप्त कर लिये गए हैं और वह परियोजना के पूरे होने पर परिवर्तित हो सकते हैं।

- (ख) उपस्कर लागत अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 की मानक अपेक्षाओं के अनुसार है। अपेक्षित स्टैकरों और पे-लोडर्स की लागत उत्तरी कार्गो बर्थ-II के प्रस्ताव में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में उपलब्ध लागत के अनुरूप हिसाब में लिया गया है तथा लागत स्फीतिकारी सूचकांक के अनुसार 2013-14 तक वर्ष 2014-15 के लिए बहिर्वेशन वृद्धि की विधिवत् छूट भी दी गई है।
- (ग) जहां तक कन्वेयर सुविधा की लागत का संबंध है, बर्थ से रैड-गेट क्षेत्र तक कन्वेयर सुविधा की पत्तन सीमाओं के भीतर कुल कन्वेयर क्षेत्र के संदर्भ से अनुपातिक लागत ली गई है (कन्वेयर सुविधा लागत की 75 प्रतिशत को पत्तन सीमा क्षेत्र से संबंधित के रूप में लिया गया है)।
- (घ) तदनुसार, कुल पूंजीगत लागत 39,007.09 लाख रुपए आंकी गई हैं। पूंजीगत लागत का ब्यौरा इस प्रकार है:

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	विवरण		आकलित पूंजीगत लागत
क.	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप		
(i)	सिविल लागत		लागू नहीं
	योग		--
(ii)	उपस्कर		
	(क) तट अनलोडर आदि	9122.65	
	(ख) स्टैकर (मानक 2 नग)	5883.61	
	(ग) कन्वेयर	13537.09	
	(घ) पे-लोडर्स एवं डोजर्स (मानक 4 नग)	980.60	
	(ड.) फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण कुल मूल लागत पर 10 प्रतिशत	2952.40	
	(च) निर्माणकार्य संविदा कर (उपस्कर की मूल लागत के 65 प्रतिशत का 4 प्रतिशत)	-	
	योग		32476.35
(iii)	विविध लागत (ऊपर I और II का 5 प्रतिशत)		1623.82
	योग (i + ii + iii)		34100.17
ख.	बर्थ संबंधी कार्य		
	(क) बर्थ की लागत	4460.84	
	(ख) फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण कुल मूल लागत पर 10 प्रतिशत	446.08	
	(ग) निर्माणकारी कार्य संविदा कर (सिविल मूल लागत के 65 प्रतिशत का	-	

क्र. सं.	विवरण	आकलित पूंजीगत लागत
	4 प्रतिशत)	
	योग	4906.92
	कुल पूंजीगत लागत	39007.09

(iii) **प्रचालन लागत:**

(क) कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए

क्र.सं.	विवरण	कार्य	रुपए लाख में
(i)	विद्युत लागत	1.4 यूनिट/ टन * 5.09 एमटी * ₹8.00 रु. प्रति यूनिट	570.24
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
	(क) सिविल लागत	सिविल कार्यों का 1 प्रतिशत	--
	(ख) कलपुर्जों सहित यांत्रिक और विद्युतकीय उपस्कर	34100.17 लाख रुपए पर 7% (यांत्रिक और विद्युतकीय कार्य)	2387.01
(iii)	बीमा	सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1%	341.00
(iv)	मूल्यहास		
	(क) सिविल परिसंपत्तियां	सिविल कार्यों का 3.34%	--
	(ख) यांत्रिक और विद्युतकीय कार्य	यांत्रिक और विद्युत कार्यों का 10.34%	3525.96
(v)	लाइसेंस शुल्क		
	(क) जलाग्र प्रभार	पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार 334.59/वर्गमीटर/वर्ष की दर से बर्थ के लिए 24333.40 वर्गमीटर (01.07.2012 से 30.06.2017 तक वाणिज्यिक प्रयोजन)	81.42
	(ख) कन्वेयरों के लिए वे-लीव	सुरक्षा दीवार के भीतर कन्वेयर ट्रेसल के लिए 1.428 रु./ यूनिट/ वर्ष की दर से 22960.56 वर्ग मीटर	0.33
(vi)	वेतन और उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय	परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 5% (₹34100.17 लाख रु.)	1705.01
	कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए कुल प्रचालन लागत		8610.96

(ख) **बर्थ किराया कार्यों के लिए:**

क्र. सं.	विवरण	लाख रुपए में
(i)	राजस्व अपेक्षा	
	(क) मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूंजीगत लागत पर 1 प्रतिशत)	44.61

	(ख) मूल्य ह्रास	148.99
	(ग) बीमा (बर्थ किराया सेवा की कुल लागत का 1 प्रतिशत)	44.61
	उप-योग (क)	238.21
(ii)	नियोजित पूंजी पर आय 16% की दर से	785.11
	बर्थ संबंधी सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा (i + ii)	1023.32

(iv) नियोजित पूंजी पर आय 16 प्रतिशत की दर से आकलित की गयी है।

(v) तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) इस प्रकार है

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए	बर्थ किराया संबंधी कार्यों के लिए
(i)	आरओसीई @ 16%	5456.03	785.11
(ii)	प्रचालन लागत	8610.96	238.21
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	14066.99	1023.32

(vi) वार्षिक राजस्व प्रतिफल का प्रभाजन (कार्गो प्रहस्तन कार्य)

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	विवरण	प्रभाजित आकलित राजस्व अपेक्षा	
		प्रतिशत	लाख रुपए में
(i)	कोयला प्रहस्तन प्रभार	99%	13926.32
(ii)	भंडार प्रभार	--	--
(iii)	विविध प्रभार	1%	140.67
	कुल राजस्व अपेक्षा	100%	14066.99

(vii) वीओसीपीटी ने बर्थ किराया सेवा से अनुमानित एआरआर को पूरा करने के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार निकालने के लिए विस्तृत परिकलन भी भेजा है।

3.2. परिकलन के आधार पर, एनटीपीएल द्वारा, अपने संयंत्र अथवा अन्य प्रयोक्ताओं के लिए, एनसीबी-4 पर प्रहस्तित कोयले के लिए निम्नलिखित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित हैं:

(i) बर्थ किराया प्रभार

विदेशगामी पोत	-	2.03रु/जीआरटी/घंटा
तटीय पोत	-	1.22रु/जीआरटी/घंटा

(iii) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्र.सं..	वस्तु	दर रु. में
1.	तापीय कोयला (विदेशी और तटीय कार्गो दोनों के लिए)	276.37

(iii) विविध प्रभार – 2.76 रुपए/प्रति टन

3.3. वीओसीपीटी ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित दरे आरक्षित सुविधा और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए एनसीबी- I के कभी-कभार प्रयोग के लिए हैं। वीओसीपीटी ने प्रस्तावपर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत विचार करने और इस प्राधिकरण की स्वीकृति संसूचित करने का अनुरोध किया है।

वीओसीपीटी ने बताया है कि एनटीपीएल सुविधा का प्रत्यक्ष प्रयोक्ता है और प्रस्ताव में किसी अन्य प्रयोक्ता का कोई हित नहीं है इसलिए, प्रस्ताव को एनटीपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया है।

4. प्रस्ताव में पाये गए सूचना संबंधी कुछ अंतरो को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी को 10 जून, 2014 के पत्र द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने 28 जून, 2014 के पत्र द्वारा अपना उत्तर दिया। प्रस्ताव पर हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर वीओसीपीटी द्वारा दिये गए उत्तर का सार नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी का उत्तर
(i)	वीओसीपीटी के 28 मई, 2014 के अग्रेषण पत्र में उल्लेख किया गया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र के द्वारा एनटीपीएल द्वारा तापीय कोयले के प्रहस्तन के लिए एनसीबी-I का निर्माण करने का अनुमोदन किया है। तथापि, वीओसीपीटी द्वारा अनुलग्नक I के रूप में एमओएस के 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र संख्या पीडी 11015/5/2006-टीपीटी की भेजी गई प्रति यह बताती है कि एमओएस ने वीओसीपीटी के एनसीबी-I को नईवेली लिग्नाइट कार्पोरेशन (एनएलसी) को आबंटन के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। इसलिए, वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि वीओसीपीटी के पत्र में दा एनटीपीएल को दिये गए अनुमोदन को एमओएस का अनुमोदन प्राप्त है और यदि हो, तो वीओसीपीटी स्थित एनसीबी-I की सुविधा के निर्माण के लिए एनसीबी-I को आबंटन के लिए अनुमोदन दिये जाने के एमओएस के स्वीकृति पत्र की प्रति प्रदान करें।	मंत्रालय का 22.10.2009 के अनुमोदन पत्र का विषय "एनएलसी-टीएनईबी-जेवी द्वारा 'निक्षेप शर्त' पर तूतीकोरण पत्तन न्यास में उत्तरी कार्गो बर्थ का निर्माण" के रूप में दिया गया है। तदनुसार तूतीकोरण स्थित कोयला आधारित 2X500 एमडब्ल्यू ताप विद्युत परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए एनएलसी ने तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के साथ 'एनएलसी' तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल)" नाम से एक संयुक्त उद्यम का गठन किया और वीओसीपीटी ने निक्षेप आधार पर एनसीबी- I का निर्माण करके बर्थ को आरक्षित उपयोग आधार पर सौंप दिया।
(ii)	(तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने 12 फरवरी, 2008 के पत्र संख्या पीआर-14019/25/2007-पीजी के द्वारा महापत्तन	बर्थ का आबंटन सुविधा के आरक्षित उपयोग के लिए भारत सरकार (एमओएस) के 22.10.2009 के पत्र के अनुमोदन से किया गया है, जिसमें अन्य के साथ-साथ टीएएमपी की दरों को अपनाना विनिर्दिष्ट किया गया है। इसके अतिरिक्त, अपफ्रंट प्रशुल्क

	<p>न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश जारी करते हुए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत नीति निदेश जारी किये। महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के ये दिशानिर्देश 26 फरवरी, 2008 को भारत के राजपत्र में, राजपत्र संख्या 27, अधिसूचित हुए थे। उक्त दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 के अनुसार, दिशानिर्देश उन सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगे जिनके लिए प्रशुल्क सीमा अप्रकट निर्धारण करके निविदा आमंत्रित की जाती हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क सीमाओं के आधार पर, महापत्तन न्यास परियोजना के लिए निविदा आमंत्रित करते हैं और संभावित निविदाकर्ता राजस्व का हिस्सा उद्धृत करते हैं।</p> <p>तथापि, वर्तमान मामले में, वीओसीपीटी का प्रस्ताव बताता है कि परियोजना पहले ही एनटीपीएल को सौंप दी गई है। इस संदर्भ में, वीओसीपीटी को 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के संगत खंड का संदर्भ बताना होगा जो महापत्तन न्यास द्वारा परियोजना को दिये जाने के पश्चात अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण की अनुमति देता है। वीओसीपीटी को यह भी स्पष्ट करना है कि वीओसीपीटी ने निविदाओं के आमंत्रण से पूर्व 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रस्तावित परियोजना के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण से पहले संपर्क क्यों नहीं किया।</p>
(iii)	<p>वीओसीपीटी का प्रस्ताव यह बताता है कि प्रस्तावित अप्रकट प्रशुल्क के परिकलन के लिए एनटीपीएल से निवेश का ब्यौरा प्राप्त कर लिया गया है। अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 का अनुलग्नक 3, में कोयला टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के मानदंड और सिद्धांत निर्धारित किए गए हैं। उक्त अनुलग्नक- 3 को पैरा 4 में पूंजीगत लागत के परिकलन के मानक दिये गए हैं, जो यह विनिर्दिष्ट करते हैं कि सिविल निर्माण लागत और कोयला प्रहस्तन उपस्कर लागत 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत सिविल और उपस्कर की नियामक सूची के लिए पत्तन न्यास द्वारा दिये गए आकलन के अनुसार होगी। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव वैयक्तिक प्रचालक द्वारा किये गए निवेश के ब्यौरे पर आधारित है, इसलिए, यह 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपाबंधों के अनुरूप नहीं पाया गया।</p> <p>एनटीपीएल को आरक्षित प्रयोग आधार पर बर्थ के आबंटन को ध्यान में रखते हुए, इसके विशिष्ट होने के कारण ही यह एनटीपीएल के लिए आवश्यक है।</p>

(iv)	<p>(क) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (4) में अपेक्षा है कि धारा 42 (3), के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई चयनित सेवाओं के संबंध में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाना अपेक्षित होगा। बीओसीपीटी के पत्र से यह स्पष्ट नहीं होता कि इस मामले में लाइसेंस व्यवस्था की कौन-सी किस्म अपनायी गई है। इसलिए बीओसीपीटी को यह स्पष्ट करना होगा कि क्या एनटीपीएल को दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) और पोत परिवहन मंत्रालय भारत सरकार के अनुमोदन से मंजूर किया गया है।</p>	<p>जी, हां। एनटीपीएल को प्राधिकार की मंजूरी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत और जहाजरानी मंत्रालय के अनुमोदन से दी गई है।</p>
	<p>(ख) यदि लाइसेंस बीओटी किस्म का दिया गया है तो उस मामले में, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश, जिसमें संबंधित पत्तन न्यास निविदा प्रक्रिया से पूर्व प्रशुल्क निर्धारण अप्रकट करने की अपेक्षा है, वर्तमान मामले में लागू नहीं हो सकते क्योंकि बीओसीपीटी द्वारा परियोजना पहले ही दी जा चुकी है। इस सुविधा के लिए प्रशुल्क 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित करना होगा जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रचालन लागत और निवेश के स्तर के अनुसार लाइसेंस धारक से प्राप्त प्रस्ताव पर आधारित होगा।</p>	<p>चूंकि, एनसीबी-I की व्यवस्था आरक्षित सुविधा के रूप में की गई है और यह नई भी है, और राजस्व का हिस्सा एकत्र किया जायेगा, इसलिए उसे विनियमित करने के लिए अप्रकट प्रशुल्क दरों को निर्धारित किया जाना है। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 लागू नहीं होता, इसलिए दिशानिर्देश 2008 के अनुसार अप्रकट प्रशुल्क ही तर्क संगत होगा अतः इसे उसी के अनुसार निर्धारित करने का अनुरोध किया जाता है।</p>
	<p>(ग) यदि लाइसेंस, बीओटी के अतिरिक्त किसी अन्य ढंग से दिया गया है, तब मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण स्वामी पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर किया जायेगा जो बिना किसी व्यक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ से समान रूप से लागू होगा।</p>	
(v)	<p>बीओसीपीटी के प्रसतव में प्रारूप रियायत करार (सीए) का उल्लेख किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या यह प्रारूप है या एमओएस द्वारा अनुमोदित अंतिम सीए है। यदि अंतिम सीए पर हस्ताक्षर हो चुके हैं तो उसकी एक प्रति हमारे संदर्भ के लिए हमें भेजी जाए।</p>	<p>प्रारूप रियायत करार एनटीपीएल को उनकी स्वीकृति के लिए भेजा गया है और उत्तर अपेक्षित है।</p>
(vi)	<p>बीओसीपीटी द्वारा भेजी गई एमओएस के 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र की प्रति यह बताती है कि एनएलसी को एनसीबी- I का आबंटन आरक्षित प्रयोग के लिए 1996 के वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुसार मंजूर किया गया है। बीओसीपीटी कृपया 1996 की आरक्षित प्रयोग नीति की प्रति भेजे जो सरकार द्वारा बीओसीपीटी व अन्य महापत्तन न्यासों को भेजी गई।</p>	<p>प्रति भेज दी गई है।</p>

(vii)	वीओसीपीटी के पत्र उल्लेख किया गया है कि भारत सरकार ने एनसीबी-I का निर्माण निक्षेप की शर्तों पर आरक्षित सुविधा के रूप में प्रयोग के लिए अनुमोदन किया है। तथापि, एमओएस का 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र में "निक्षेप शर्त" का कहीं कोई उल्लेख नहीं है। कृपया स्थिति स्पष्ट करें।	मंत्रालय के 22.10.2009 के अनुमोदन पत्र के विषय में ही यह उल्लेख है कि "एनएलसी -टीएनईबी-जेवी द्वारा "निक्षेप शर्त" पर तृतीकोरण पत्तन में उत्तरी कार्गो बर्थ का निर्माण"।
(viii)	वीओसीपीटी के प्रस्ताव में उल्लेख है कि चूंकि एनटीपीएल सुविधा का प्रत्यक्ष प्रयोक्ता है और किसी अन्य प्रयोक्ता का इसमें कोई हित नहीं है, इसलिए प्रस्ताव को केवल एनटीपीएल को ही परिचालित किया गया। इस संदर्भ में वीओसीपीटी का ध्यान वीओसीपीटी के प्रस्ताव के पृष्ठ 3 में किये गए उल्लेख की ओर आकर्षित किया जाता है कि कथित आरक्षित सुविधा का प्रयोग यदा-कदा अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा भी किया जा सकेगा। इसलिए, संगत कार्गो हितधारकों (एनटीपीएल को छोड़कर) के साथ-साथ प्रयोक्ताओं की अनुमोदित सूची में से (चूंकि प्रस्ताव में बर्थ किराया शामिल है) कॉमन प्रयोक्ता का प्रतिनिधित्व करते हैं, से भी विषयक प्रस्ताव पर परामर्श करना होगा। वीओसीपीटी को एनटीपीएल के अतिरिक्त उन कार्गो प्रयोक्ताओं का उल्लेख करना होगा जिनसे विषयक प्रस्ताव पर परामर्श करना जरूरी है।	एनटीपीएल के अतिरिक्त, उन कार्गो प्रयोक्ताओं की सूची संलग्न है जिनसे इस विषय पर परामर्श किया जा सकता है।
(ix)	प्रस्ताव के साथ प्रारूप प्रस्तावित दरमान संलग्न नहीं है। संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श प्रक्रिया के एक भाग के रूप में, प्रस्ताव के साथ प्रारूप प्रस्तावित एसओआर भी सभी हितधारकों को भेजने होते हैं, जैसा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.4. में अपेक्षित है। इसलिए वीओसीपीटी प्रारूप प्रस्तावित एसओआर भेजें।	प्रारूप प्रस्तावित एसओआर संलग्न है।

5. जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा भेजे गए उत्तर से देखा जा सकता है, वीओसीपीटी ने पुनः दोहराया है कि, एनसीबी-I के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत आता है। इस संबंध में, वीओसीपीटी को 18 जुलाई, 2014 को एक और पत्र भेजा गया। वीओसीपीटी ने अपने 4 अगस्त, 2014 के ई-मेल से उत्तर दिया। हमारे 18 जुलाई, 2014 के पत्र और वीओसीपीटी द्वारा भेजे गए उत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	वीओसीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	पत्तन ने 2008, के प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 1.3.2. को उद्धृत करते हुए यह धारणा बनाली है कि चूंकि एनसीबी-I परियोजना 2008 के बाद सौंपी गई है, इसलिए एनसीबी-I के लिए प्रशुल्क	यह अनुरोध है कि, 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 1.3, उन सभी महापत्तनों, जिन पर समय-समय पर यथासंशोधित महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 के प्रावधान लागू हैं, अथवा लगाये जाते हैं और

	<p>अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देशों का अनुपालन किया जाना अपेक्षित है। तथापि, वीओसीपीटी को यह नोट करना चाहिए कि 2008 के दिशानिर्देश का खंड 1.3.1. यह अपेक्षा करता है कि, वीओसीपीटी सहित, सभी महापत्तन न्यास निविदाएं आमंत्रित करने से पूर्व सीमा निर्धारित करें। वीओसीपीटी ने निविदा आमंत्रण से पूर्व प्रशुल्क सीमा अपफ्रंट निर्धारित करने का विकल्प नहीं लिया। उल्लेखनीय है कि खंड 1.3.1. आरक्षित आधार पर दी गई परियोजना अथवा सामूहिक प्रयोक्ता आधार के बीच कोई भिन्नता नहीं करता।</p>	<p>बीओटी/बीओओटी अथवा सरकार द्वारा अपनाई गई निजीकरण व्यवस्था के अधीन, इन पत्तनों (यहां इसमें इसके बाद पत्तनों के रूप में उल्लिखित) में कार्यरत निजी टर्मिनलों और उक्त अधिनियम की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत अन्य सेवा प्रदायकों पर लागू होंगे। तथापि, पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश, 2008 के खंड 1.3.1. में प्रावधान है कि कथित दिशानिर्देश उन सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगे जिनके लिए आगे दिये गए तरीके से प्रशुल्क सीमा अपफ्रंट निर्धारित करते हुए बोलियां आमंत्रित की जाएंगी जब ऐसी परियोजनाएं बीओटी/बीओओटी अथवा सरकार द्वारा अंगीकृत समय-समय पर यथा-संशोधित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन निजी क्षेत्र भागीदारी की किसी अन्य व्यवस्था को सौंपी जाती है। "निजी क्षेत्र भागीदारी की किसी अन्य व्यवस्था" के संदर्भ में आरक्षित सुविधा कवर हो जाती है क्योंकि ऐसा सभी पीपीपी परियोजनाओं के अतिरिक्त विनिर्दिष्ट किया गया है। खंड 1.3.2 (2008 के दिशानिर्देश) 2005 के दिशानिर्देशों को महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए और उन परियोजनाओं पर भी शासित रहेंगे जहां बोली प्रक्रिया राजपत्र में इन दिशानिर्देशों के प्रकाशन से पहले पूरी हो चुकी है। इसलिए 2005 के दिशानिर्देश 2008 के दिशानिर्देशों के प्रकाशन से पहले तक महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों और परियोजनाओं पर शासित रहेंगे और 2008 दिशानिर्देशों द्वारा शासित पीपीपी परियोजनाओं खंड 1.3.1. में अन्य निजी क्षेत्र भागीदारी शासन के प्रावधान के अतिरिक्त पत्तन का प्रस्ताव 2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत ही शासित होता है। प्रशुल्क सीमा निर्धारण से पूर्व बोली प्रक्रिया की आवश्यकता केवल पीपीपी व्यवस्था पर लागू होती है न कि अन्य किसी व्यवस्था पर जैसे आरक्षित सुविधा पर जिससे कि 2005 के दिशानिर्देश लागू करने पड़े इसलिए, पत्तन एनसीबी- I कोयला टर्मिनल के लिए आरक्षित सुविधा के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण अनुग्रहपूर्वक विचार करने का इस प्राधिकरण से अनुरोध करता है।</p>
(ii)	<p>यह उल्लेखनीय है कि मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) पर एक बीओटी परियोजना 2008 के पश्चात देने के, एक इसी प्रकार के मामले में इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 02/05/2011 के आदेश सं. टीएएमपी/39/2010-एमबीपीटी के तहत</p>	<p>जहां तक आरक्षित व्यवस्था के लिए बोली लगाने की प्रक्रिया को लागू करने से संबंधित उपर्युक्त बिन्दु (i) के उत्तर में बताए गए कारण का संबंध है, एमबीपीटी, बीओटी परियोजना के मामले में दिनांक 02/05/2011 के आदेश सं.टीएएमपी/39/2010-एमबीपीटी के तहत</p>

	<p>पाया कि 2008 अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 1.3.1 के अनुसार ये दिशानिर्देश पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होते हैं जिनके लिए बोलियां प्रशुल्क सीमा अप्रैल निर्धारित करके आमंत्रित की जाती हैं। एमबीपीटी पर बीओटी प्रचालक के मामले में बोली प्रक्रिया वर्ष 2008 के बाद (अगस्त, 2009 में) निर्णित की गई थी। चूंकि एमबीपीटी ने बीओटी प्रचालक के मामले में बोली से पहले प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने का विकल्प नहीं किया था, इसलिए, इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया कि एमबीपीटी का बीओटी मामला मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत आता है और एमबीपीटी पर बीओटी प्रचालक के लिए प्रशुल्क को केवल वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंधों का अनुपालन करते हुए निर्धारित किया गया। एमबीपीटी पर उक्त बीओटी प्रचालक ने प्रचालनों को शुरू किया है और वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर प्रशुल्क की उगाही करने लगा।</p>	<p>विषय में दिए गए विषयक प्रस्ताव के लिए उपर्युक्त समझा गया।</p>
(iii)	<p>कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) पर एक अन्य मामले में पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा प्रदान किए गए अनुमोदन के आधार पर केपीटी ने 17 फरवरी, 2011 (वर्ष 2008 के बाद) को इफको किसान बाजार लिमिटेड (आईकेबीएल) के साथ 30 वर्ष की अवधि के लिए इसके आरक्षित ऊर्वरकों और ऊर्वरकों के कच्चे माल, को उतारने के लिए बार्ज जैटी को बनाने, प्रचालित करने तथा उसका रख-रखाव करने के लिए रियायत करार (सीए) पर हस्ताक्षर किए। उक्त सुविधा एक आरक्षित सुविधा है और प्रचालक को अन्य कार्गो को भी संचालन/ प्रहस्तन करने देता है। केपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत परियोजना देने हेतु बोलियां आमंत्रित करने से पहले प्रशुल्क अप्रैल निर्धारित करने का विकल्प नहीं दिया था। केपीटी द्वारा आईएफकेबीएल को रियायत करार के रूप में कांडला पत्तन पर आरक्षित उपयोग आधार पर बार्ज जैटी को स्थापित करने के लिए मंजूर/प्रदान किया गया प्राधिकार एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है। आईएफकेबीएल ने हाल ही में इस प्राधिकरण से इस टर्मिनल के लिए 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संपर्क स्थापित किया है क्योंकि रियायत करार ने आईएफकेबीएल को इफको के आरक्षित</p>	<p>कांडला पत्तन न्यास के इफको किसान बाजार लिमिटेड (आईकेबीएल) के लिए आरक्षित व्यवस्था का मामला राजस्व (आय) के हिस्से मको विनिर्दिष्ट नहीं करता है और इसके बजाए घाट-शुल्क और अन्य प्रभारों के संग्रहण की व्यवस्था करता है। परन्तु पोत मंत्रालय द्वारा दिए गए तृतीकोरण पत्तन द्वारा एनएलसी टीएनईबी संयुक्त उद्यम को आरक्षित उपयोग पर 1996 के वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुसार जमा शर्तों पर नार्थ कार्गो के निर्माण की अनुमति देने का अनुमोदन दिया गया। इस मंजूरी में, अन्य बातों के साथ-साथ, यह व्यवस्था है कि एनएलसी को टीएएमपी दरों के अधीन किया जाएगा और इसको एमजीटी की व्यवस्था करनी होगी। इस मंत्रालय द्वारा दी एनएलसी टीएनईबी जेबी (एनटीपीएल) द्वारा नार्थ कार्गो बर्थ-1 के निर्माण और प्रचालन के लिए मंजूरी की उपर्युक्त शर्तों का ध्यान में रखते हुए यह अनुरोध है कि विषय परियोजना के लिए अप्रैल प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पोतपत्तन के प्रस्ताव पर विचार किया जाए। यह आरक्षित उपयोग के लिए निजी क्षेत्र की सहभागिता के 1996 के दिशानिर्देशों का अनुपालन करने (जो अधिकतर राजस्व (आय) प्राप्ति को विनिर्दिष्ट करता है और एमजीटी में गिरावट के लिए राजस्व के हिस्से के रूप में भारी जुर्माना लगाने में सहायता करेगा।</p>

	कार्गो को छोड़कर कार्गो का प्रहस्तन करने की अनुमति दी जिस पर एक पृथक मामले के रूप में कार्रवाई की जा रही है।	
(iv)	बीओसीपीटी ने यह पुष्टि की है कि एनटीपीएल को मंजूर किया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत धारा 42(3) के तहत है और यह प्राधिकार पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से है। दी गई यह परियोजना एक बीओटी व्यवस्था है। तत्रैव धारा 48 के साथ पाठ्य महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) के तहत तत्रैव धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई अभिज्ञात सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाने वाली दरें अपेक्षित हैं। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित एनटीपीएल को परियोजना देने से पहले अप्रॉफिट प्रशुल्क के निर्धारण को वर्तमान मामले में लागू नहीं किया जा सकता है। अतः बीओसीपीटी पर सुविधा के प्रशुल्क निर्धारण को आईकेबीएल और एमपीबीपीटी पर बीओटी प्रचालक के मामले में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत उसकी प्रचालन की लागत और निवेश के स्तर के अनुसार लाइसेंस धारक से एक प्रस्ताव के आधार पर 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत विनियमित किया जाएगा।	जहां तक उपर्युक्त बिन्दु (ii) के उत्तर के तहत प्रस्तुत किए गए कारणों का संबंध है, 2005 के दिशानिर्देशों को लागू करने का प्रश्न नहीं उठता है।
(v)	उपर्युक्त सांविधिक स्थिति को देखते हुए बीओसीपीटी को पुनः अनुरोध किया गया है कि वे प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव को फाइल करने के लिए निर्धारित लागत प्रपत्रों के अनुसार 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए सभी तरह से पूरे प्रस्ताव को फाइल करने के लिए बीओटी ग्राही को उपयुक्त रूप से परामर्श दिया जाए जो टीएएमपी की वेबसाइट में उपलब्ध हैं।	पहले के अनुरोधों को ध्यान में रखते हुए यह उपयुक्त है कि आरक्षित उपयोग के लिए एनटीपीएल से संबंधित नार्थ कार्गो बर्थ – I पर कोयला के प्रहस्तन की सुविधा के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण 2008 के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित हैं।

6.1. बीओसीपीटी को 01 सितम्बर, 2014 को एक और पत्र भेजा गया था। इस संदर्भ में बीओसीपीटी ने अपनी दिनांक 01 अक्टूबर, 2014 की ई-मेल के तहत अनुरोध किया है कि एनटीपीएल अक्टूबर मास के अंत तक एक प्रायोगिक उपाय के रूप में उनके ताप विद्युत संयंत्र के लिए कोयले के पहले पोत को लाने का प्रस्ताव कर रहा है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पत्तन में अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्देश, 2008 को अपनाकर अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने के अपने निर्णय पर जोर देते हुए अपना बिन्दुवार उत्तर भेजा है। हमारे 01 सितम्बर, 2014 के पत्र में उठाए गए मुद्दों का एक सार और बीओसीपीटी द्वारा भेजे गए उत्तर को इस प्रकार सारणीबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे	बीओसीपीटी द्वारा भेजा गया उत्तर
(i)	बीओसीपीटी द्वारा बनाए गए मुद्दों में से एक मुद्दा पोत	उद्धृत पोतपत्तन के तीसरे पत्र के क्रम सं0 2.3 के तहत निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए 1996 के दिशानिर्देशों का संदर्भ अधिकतम प्राप्ति को

<p>परिवहन मंत्रालये ने अपने 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र सं. पीडी-11015/5/2006-टीपीटी के तहत दिया गया अनुमोदन आरक्षित उपयोग पर 1996 के वर्तमान निर्देशों के अनुसार है। इस संबंध में यह देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा अपने 28 जून, 2014 के पत्र के लिफाफे में संदर्भित 1996 के दिशानिर्देश "निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए दिशानिर्देश" से संबंधित हैं जिनका टीएएमपी के गठन से पहले भी सरकार द्वारा जारी किए गए महा पत्तन न्यास द्वारा अनुपालन किए जाने होते हैं। उक्त दिशानिर्देशों में पैरा (6) (v) पोतपत्तन आधारित उद्योगों के लिए आरक्षित सुविधाओं की नीति से डील करता है। उक्त नीति आरक्षित सुविधाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुपालन किए जाने वाले दिशा-निर्देश निर्धारित नहीं करती है। ऐसा होने के लिए वीओसीपीटी द्वारा 1996 के दिशा-निर्देशों से लिए गए संदर्भ और यह उद्धृत करते हुए 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन मांगते हुए यह अधिकतम राजस्व प्राप्ति को समर्थ बनाएगा, स्पष्ट नहीं है।</p>	<p>सुनिश्चित करने के लिए शर्त के अनुपालन की आवश्यकता को इंगित करना है। तथापि अधिकतम राजस्व प्राप्ति के मुद्दे को उक्त टीएएमपी के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है। अतः यह अनुरोध किया गया है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाया जाए जिनको पीपीपी विधि के अंतर्गत अन्य कार्गो सहित कोयले के प्रहस्तन करने हेतु अन्य इसी प्रकार के बर्थों के लिए पहले ही लागू किया जा चुका है ताकि अधिकतम राजस्व प्राप्ति को सुनिश्चित करने कि उक्त आवश्यकता को पूरा किया जा सके। यह केवल अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत ही संभव है। यह निम्नलिखित घटकों पर आधारित है:</p> <p>(i) यदि 2005 के दिशानिर्देशों को लागू किया जाता है तो यह दर आरक्षित सुविधा प्रचालक (एनटीपीएल) द्वारा प्राप्त की गई क्षमता के उपयोग से वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क वैधता चक्र हेतु अनुमानित व्यय से लागत जमा आधार (खंड 2.4.1) पर होगी।</p> <p>(ii) लगाई गई पूंजी पर आय क्षमता उपयोग से जुड़ी हुई है। (खंड 2.9.10)/ खंड 2.9.11 के तहत उपबंध के तहत यह व्यवस्था है कि निजी टर्मिनल प्रचालक के मामले में, यदि किया गया निवेश रियायत करार के अंतर्गत दायित्वों के अनुसार है, तो इसे आरओसीई के लिए समझा जाएगा, भले ही पूरी क्षमता उपयोग प्राप्त नहीं की गई हो।</p> <p>(iii) वर्तमान प्रस्ताव में इसको अपनाया संभव नहीं है क्योंकि संयंत्र की क्षमता से संबंध को ध्यान में रखते हुए ऐसी अनिवार्यताओं को निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता है।</p> <p>(iv) चूंकि, दी एनटीपीएल ताप विद्युत की 1000 मेगावाट की क्षमता के लिए तैयार किया गया एक आरक्षित केन्द्र है, इसलिए इस संयंत्र के लिए ताप कोयले की आवश्यकता 5.0 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमजीटी 4.56 मिलियन टन है) है जबकि नार्थ कार्गो बर्थ-II की इसी प्रकार केन्द्र की क्षमता 6.93 मिलियन टन और एनसीबी-III और एनसीबी-IV प्रत्येक की 9.15 मिलियन टन क्षमता है। अतः यदि 2005 के दिशानिर्देशों को अपनाया जाता है तो निर्धारित की गई दर कम क्षमता उपयोग पर आधारित बहुत कम होगी।</p> <p>(v) यदि एनसीबी- II, एनसीबी- III और एनसीबी- IV की दरों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण पर विचार किया जाता है तो वे अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के संदर्भ में कोयला टर्मिनल के लिए और निम्नलिखित के संदर्भ में हैं:</p> <p>(क) इष्टतम घाट क्षमता/इष्टतम स्टाक यार्ड क्षमता का न्यूनतर (कोयला टर्मिनल हेतु मानकों का खंड 3.0)</p> <p>(ख) सकल निर्धारित परिसंपत्ति मूल्य पर प्रतिशतता के रूप में सम्बद्ध विद्युत के मानक उपभोग और अन्य व्यय के लिए व्यय अनुमानों की अनुमति दी जाती है।</p>
--	---

(ग) क्रम संख्या 3.4.1 के तहत सामान्य टिप्पणी के अनुसार लगाई गई पूंजी कोयला टर्मिनल के प्रतिमानकों के खंड 4.1 के अनुसार निर्धारित पूंजीगत लागत के संदर्भ में है।

(vi) यदि प्रचालन लागत और लगाई गई पूंजी पर आय को 2005 के दिशानिर्देशों की तुलना में 2008 के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुसार निकाला जाये, तो प्रचालन लागत और लगाई गई पूंजी पर आय के प्रभाव की एक तुलनात्मक स्थिति इस प्रकार है:

क्र. सं.	समूह	2008 अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिमानक	कॉलम 3 के निहितार्थ (वित्तीय भार)	यदि 2005 के दिशानिर्देश तो वित्तीय भार
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	(क) सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और रख-रखाव (ख) कल-पूजों सहित यांत्रिक और विद्युत उपकरणों की मरम्मत और रख-रखाव।	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1 प्रतिशत। सभी यांत्रिक और विद्युत उपकरणों की लागत का 7 प्रतिशत।	इस सुविधा के प्रचालन की पूरी अवधि में निर्धारित।	संगत अवधि के लिए प्रचालनों के स्तर के संबंध में वास्तविक/अनुमानित व्यय तथापि, उनको प्रारंभिक वर्षों में कम से कम किया जाएगा और प्रारंभिक वर्षों के पश्चात् ये अधिक होंगे।
2.	बीमा	स्थायी परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 1 प्रतिशत।	पूंजीगत लागत के संबंध में निर्धारित।	परिसंपत्तियां जिनके लिए बीमा लिया गया है, के संबंध में शामिल अवधि की वास्तविक/अनुमानित लागत।
3.	मूल्यहास	कंपनी अधिनियम में भोगाधिकार (निर्धारण) के प्रतिमानों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित किसी प्रतिमान के अनुसार, जो भी अधिक हो।	कंपनी अधिनियम/लाइसेंस करार में निर्धारित प्रतिमानों से अधिक को अपनाने के लिए भत्ता निर्धारित किया गया है।	केवल कंपनी अधिनियम, 1956 को अपनाने के लिए भत्ता निर्धारित किया गया है।
4.	लाइसेंस शुल्क भूमि और अन्य पोतपत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराया।	संबंधित महापोतपत्तन न्यास की दरें के पैमाने के अनुसार।	वास्तविक/अनुमानित व्यय।	वास्तविक/अनुमानित व्यय।
5.	अन्य व्यय	सकल स्थायी परिसंपत्तियों	पूंजीगत लागत के संबंध में निर्धारित।	संगत अवधि जो करार की पूरी अवधि

			के मूल्य का (5) प्रतिशत।		में एक समान नहीं रहेगी, के लिए वास्तविक/अनुमानित व्यय
	6.	लगाई गई पूंजी पर आय	सिविल निर्माण, उपकरणों और संयंत्र व मशीनरी, आईटी प्रणालियों हेतु और निर्माण के दौरान प्रारंभिक व्ययों, वित्त- पोषण लागत, व्याज, जैसी अन्य लागतों के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत लगाई गई पूंजी पर मानी जाती है।	(क) किसी परिवर्तन के बिना निर्धारित लगाई गई पूंजी पर आय की प्रतिशतता स्वीकार करने के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के समय पर मूल अनुमानित लागत को लगाई गई पूंजी के रूप में माना जाता है। (ख) 60% और इससे अधिक के क्षमता उपयोग की प्राप्ति/उपलब्धि से जोड़े बिना 100% आय मानी जाती है।	(क) खंड 2.9.3 के अनुसार लगाई गई पूंजी में निवल स्थाई परिसंपत्तिया (सकल ब्लाक घटा (-) मूल्यह्रास घटा (-) चल रहे निर्माण कार्य + कार्यकारी पूंजी होगी) (ख) खंड 2.9.10, के अनुसार मानी गई आय को बर्थ लंबाई और अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए उनके द्वारा यथा निर्धारित पोतपत्तन टर्मिनल की क्षमता के उपयोग घटक से जोड़ा जाएगा। (ग) यदि 60% व्ययवा इससे अधिक क्षमता उपयोगिता प्राप्त की जाती है तो केवल तभी_100% आय मानी जाती है। यदि वह 50% से 60% तक के बीच है, तो अधिकतम अनुमत आय में यथानुपात कमी को माना जाएगा इसमें लगाई गई पूंजी की तुलना में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण पर आय कम की गई छूट का प्रभाव है।
	7	मुद्रा-स्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांक	01 जनवरी, 2008 और संगत पिछले वर्ष की 01 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन की 60% सीमा तक वार्षिक सूचकांकन की अनुमति दी जाती है।	यह थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के संबंध में प्रशुल्क का स्वतंचालित समायोजन है और इसको हर वर्ष टीएएमपी द्वारा अधिसूचित वृद्धि की प्रतिशतता के संबंध में हर वर्ष लागू किया जाता है। यह बड़ी हुई वृद्धि दर जो प्रचालन लागत और अनुमानित लागत दोनों में वृद्धि का वित्तीय-भार का	प्रशुल्क चक्र के लिए एक बार निर्धारित किया गया प्रशुल्क, प्रशुल्क चक्र की पूरी अवधि में स्थिर रहता है और किसी स्वतंचालित समायोजन की अनुमति नहीं दी जाती है। यह प्रचालक को वार्षिक मूल्य-वृद्धि के बिना न्यूनतर दर के कारण कम राजस्व प्राप्ति सहित अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रचालक

				व्यौरा देता है, को प्राप्त करने के लिए यह प्रचालकों को लीवरेज देता है; जिसके आधार पर लगाई गई पूंजी पर आय को अप्रकंट प्रशुल्क गणना में माना जा रहा है।	की तुलना में अलाभकर स्थिति में रखता है।																				
<p>(vii) उपर्युक्त बिन्दु (ii) और (iii) पर दी गई तुलनात्मक स्थिति को ध्यान में रखते हुए यदि 2005 के दिशानिर्देशों को जब अप्रकंट प्रशुल्क आधार पर अपनाई जाने वाली दरों की तुलना में अपनाया जाता है, तो कम हुआ प्रशुल्क और कम हुआ राजस्व (आय) प्राप्ति होगी। यह निम्नलिखित सारणी से स्पष्ट है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>टीएनईबी</th><th>एनटीपीएल</th></tr><tr><td>1</td><td>विद्युत उत्पादन क्षमता</td><td>1050 मे. वा. (5*210 मे. वा.)</td><td>1000 मे.वा. (2*500 मे.वा.)</td></tr><tr><td>2</td><td>पूरे वर्ष प्रति वर्ष लाख टन में</td><td>66.61 लाख टन</td><td>45.60 लाख टन (एमजीटी)</td></tr><tr><td>3</td><td>प्रहस्तित पोर्ट ऑन कार्गो को उपलब्ध घाट- शुल्क</td><td>2,531.06 लाख</td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>एनसीबीआई के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता पर आधारित प्रस्तावित दर पर 50% (बोर्ड के अनुमोदन की शर्त पर) पर राजस्व/आय हिस्सा</td><td></td><td>4712.42 लाख</td></tr></table> <p>अतः यह अनुरोध है कि एमजीटी पर अप्रकंट प्रशुल्क पर राजस्व (आय) के मुकाबले घाट-शुल्क के प्रयोग के कारण घटी हुई कमाई से निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए 1996 के दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं होने लगेगा जो यह शर्त लगाता है कि पोतपत्तन को अधिकतम आय-प्राप्ति को सुनिश्चित करना है।</p>						क्र.सं.	विवरण	टीएनईबी	एनटीपीएल	1	विद्युत उत्पादन क्षमता	1050 मे. वा. (5*210 मे. वा.)	1000 मे.वा. (2*500 मे.वा.)	2	पूरे वर्ष प्रति वर्ष लाख टन में	66.61 लाख टन	45.60 लाख टन (एमजीटी)	3	प्रहस्तित पोर्ट ऑन कार्गो को उपलब्ध घाट- शुल्क	2,531.06 लाख		4	एनसीबीआई के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता पर आधारित प्रस्तावित दर पर 50% (बोर्ड के अनुमोदन की शर्त पर) पर राजस्व/आय हिस्सा		4712.42 लाख
क्र.सं.	विवरण	टीएनईबी	एनटीपीएल																						
1	विद्युत उत्पादन क्षमता	1050 मे. वा. (5*210 मे. वा.)	1000 मे.वा. (2*500 मे.वा.)																						
2	पूरे वर्ष प्रति वर्ष लाख टन में	66.61 लाख टन	45.60 लाख टन (एमजीटी)																						
3	प्रहस्तित पोर्ट ऑन कार्गो को उपलब्ध घाट- शुल्क	2,531.06 लाख																							
4	एनसीबीआई के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता पर आधारित प्रस्तावित दर पर 50% (बोर्ड के अनुमोदन की शर्त पर) पर राजस्व/आय हिस्सा		4712.42 लाख																						
(ii)	इसके अतिरिक्त, यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 4 अगस्त, 2014 के ई-मेल के तहत अपने अनुरोध पर यह जोर देते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 और 1.3.2 को उद्धृत करते हुए अपने पहले के अनुरोधों पर जोर दिया कि विषय-प्रस्ताव पर 2005 के	दिनांक 4 अगस्त, 2014 के ई-मेल, 18 जुलाई, 2014 के पत्र के पोतपत्तन के उत्तर का उल्लेख करता है और पोतपत्तन के अनुरोध की 18 जुलाई, 2014 के पत्र के केवल पैरा 2.1 के तहत ही 2008 के दिशानिर्देशों को अपनाने के लिए पुष्टि की जाती है।																							

	दिशानिर्देशों को लागू करते हुए विचार किया जाना चाहिए।	
	वीओसीपीटी को 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंधों के अनुसार स्थिति को स्पष्ट करते हुए 18 जुलाई, 2014 का एक विस्तृत पत्र पहले ही भेजा जा चुका है और उसमें यह भी उल्लेख किया गया था कि इसी प्रकार के अन्य मामलों में दिशानिर्देश संबंधी स्थिति पर इस प्राधिकरण ने क्या निर्णय लिया था।	जहां तक प्राधिकरण के 18 जुलाई, 2014 के पत्र का संबंध है, दिनांक 4 अगस्त, 2014 के पत्र के तहत पोतपत्तन के अनुदेशों पर जोर दिया गया और प्राधिकरण से अनुरोध किया जाता है कि वे उसमें स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए उस पर अनुकूल दृष्टि से विचार करें और इसके साथ-साथ अधिकतम आय-प्राप्ति को सुनिश्चित करने के अनुपालन पर पहले प्रस्तुत किए गए उत्तर पर भी विचार करें।
	जैसाकि 18 जुलाई, 2014 के हमारे पत्र में स्पष्ट किया गया था, अतः वीओसीपीटी, बीओटी ग्राही को प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव को फाइल करने के लिए निर्धारित लागत प्रपत्रों के अनुसार, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए सभी प्रकार से पूरे प्रस्ताव को फाइल करने के लिए उपयुक्त रूप से परामर्श दे जो टीएएमपी की वेबसाइट में उपलब्ध है।	जहां तक उपर्युक्त अनुरोधों विशेष तौर से ऊपर बताए गए अधिकतम आय-प्राप्ति को सुनिश्चित करने की जरूरत पर ध्यान देने का संबंध है, प्राधिकरण से अनुरोध किया जाता है कि वह प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के बजाय अप्रकृत प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत इस सुविधा के लिए अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पोतपत्तन के प्रस्ताव पर विचार करे जैसाकि दिनांक 01.09.2014 के संदर्भित पत्र के पैरा 5 में उल्लेख किया गया है।
(iii)	वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 28 जून, 2014 के पत्र के तहत यह उल्लेख किया था कि रियायत करार के प्रारूप को दी एनटीपीएल को अग्रेषित किया गया है और उनके उत्तर की प्रतीक्षा है। वीओसीपीटी को भी उक्त परियोजना के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित अंतिम रियायत करार (यदि अंतिम रूप दे दिया गया हो) की एक प्रति अग्रेषित करनी है।	रियायत करार (एनटीपीएल की टिप्पणियों को सम्मिलित करते हुए) का एक प्रारूप संलग्न है।

6.2. उपर्युक्त के अतिरिक्त, जहां तक मुम्बई पोतपत्तन न्यास (एमबीपीटी) में सँस्थापित दो 60 टन के इलेक्ट्रानिक धर्मकांटों के लिए बुथेल्लों ट्रेवल्स और कांडला पत्तन न्यास के इफको किसान बाजार लिमिटेड (आईकेबीएल) के लिए 2005 के दिशानिर्देशों को लागू करने के मुद्दे का संबंध है, वीओसीपीटी एनसीबी-1 पर कोयला प्रहस्तन प्रचालन के लिए आरक्षित सुविधा हेतु अपने वर्तमान प्रस्ताव के उक्त निर्णयों को लागू न करने के बारे में अपने निर्णय के समर्थन में निम्नलिखित विचार व्यक्त किए हैं:

- (i) मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में संस्थापित दो 60 टन के इलेक्ट्रानिक धर्मकांटों के लिए बीओटी आधार पर दी बुथेल्लों ट्रेवल्स द्वारा प्रचालन

उपर्युक्त 2 मई, 2011 के आदेश सं. टीएएमपी/39/2010-एमबीपीटी 2005 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत विषय विनियम के लिए निम्नलिखित को विनिर्दिष्ट करते हैं:

- (क) एमबीपीटी बोर्ड ने सितम्बर, 2007 में इस प्रस्ताव को बीओटी आधार पर प्रत्येक 60 टन की क्षमता वाले दो इलेक्ट्रानिक धर्मकांटें लगाने के लिए मंजूर किया था। (इस आदेश का पैरा 3(ii))
- (ख) पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 26.10.2010 के पत्र के तहत पीपीपी मॉड पर बीओटी आधार पर कार्यान्वयन अनुमोदन प्रदान करने की सूचना दी है।
- (ग) दिनांक 26.02.2008 की अधिसूचना के अनुसार अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश उन सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगे जिनके लिए बोलियां अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित करके आमंत्रित की जाएंगी और दी बुथेल्लों ट्रेवल्स के मामले में प्रशुल्क सीमा को बोली से पहले निर्धारित नहीं किया जाता है। यह मामला प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अंतर्गत आता है। (आदेश का पैरा 5)

उपर्युक्त मामला पीपीपी मॉड पर बीओटी आधार पर है जिसके लिए बोलियां प्रशुल्क निर्धारण से पहले आमंत्रित की गई थीं जबकि वर्तमान प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित एक आरक्षित सुविधा है। अतः वह 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत नहीं आएगा। इसलिए यह इन दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 में विनिर्दिष्ट सरकार द्वारा अंगीकार की गई निजी क्षेत्र सहभागिता के लिए किसी अन्य व्यवस्था के संदर्भ में अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत वर्तमान प्रस्ताव पर विचार करना समुचित होगा।

- (ii) कांडला पत्तन न्यास का इफको किसान बाजार लिमिटेड (आईकेबीएल)

नार्थ कार्गो बर्थ-1 को अपने आरक्षित उपयोग के लिए स्थापित करते हुए एक सर्वाजनिक क्षेत्र के उद्यम एनटीपीएल के मामले से कांडला पत्तन न्यास का मामला अलग है। जैसाकि दिनांक 18 जुलाई, 2014 के पत्र के पैरा 2.3 के तहत प्राधिकरण के पत्र में इंगित किया गया है, आईकेबीएल ने हाल ही में इफको के आरक्षित कार्गो को छोड़कर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क स्थापित किया है। इस संबंध में उक्त प्रस्ताव आरक्षित नीति के अंतर्गत कोयले के प्रहस्तन के लिए एनसीबी-1 के मामले जैसा नहीं है। इसके अतिरिक्त, कांडला पत्तन न्यास के साथ आईकेबीएल का रियायत करार अधिकतम राजस्व प्राप्ति को सुनिश्चित करने के लिए भारत सरकार के निजी क्षेत्र की सहभागिता, 1996 के लिए दिशानिर्देशों के अनुपालन के संदर्भ में संलग्न करार के प्रारूप के समान नहीं है।

6.3. **इसके अतिरिक्त, बीओसीपीटी ने निम्नलिखित बिन्दुओं की ओर ध्यान भी आकर्षित किया है:**

- (i) निजी क्षेत्र सहभागिता, 1996 के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार अधिकतम राजस्व प्राप्ति सुनिश्चित करने हेतु मंत्रालय के दिशानिर्देशों के साथ अनुपालन करने की आवश्यकता।
- (ii) इसके द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा इस विशेष मामले के लिए इसके 18 जुलाई, 2014 के पत्र के तहत भेजे गए दो मामलों में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाने की अप्रयोज्यता के बारे में विचार व्यक्त किए गए।

उपर्युक्त दोनों बिन्दु 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क के निर्धारण की जरूरत को उचित सिद्ध करते हैं।

6.4. इस पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि इस प्राधिकरण के विचारार्थ ताप-कोयला के प्रहस्तन के लिए एनसीवी-1 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत-पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव आरक्षित उपयोग के लिए परियोजना को स्वीकृत करते समय वर्ष 2011 के दौरान पोत परिवहन मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार नामांकन आधार पर है। वर्तमान नामांकन आधार पर पीपीपी परियोजना के लिए रियायत करार पर भी अभी एनटीपीएल द्वारा दिये जाने वाले राजस्व हिस्से के बारे में लंबित निर्णय होने तक हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं। चूंकि राजस्व हिस्से को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है और करार पर अभी हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं, इसलिए वर्तमान प्रस्ताव की तुलना मुम्बई पत्तन न्यास में दी बुथेल्लों ट्रेवल्स और कांडला पत्तन न्यास के मामलों के साथ नहीं की जा सकती है जहां करारों पर हस्ताक्षर किए गए थे और इसके पश्चात् प्रशुल्क निर्धारित/प्रस्तावित किया गया है। अतः इस प्राधिकरण से प्रशुल्क अपफ्रंट निर्धारित करने का अनुरोध किया गया है ताकि राजस्व हिस्से का निर्धारण किया और करार पर हस्ताक्षर किए जा सकें।

6.5. उपर्युक्त बताई गई विशेष परिस्थितियों को देखते हुए इस पोतपत्तन से पुनः अनुरोध किया गया है कि वे महापत्तन न्यास, 2008 पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव पर विचार करें।

7. वीओसीपीटी द्वारा अपने 01 अक्टूबर, 2014 के पत्र और पहले के पत्रों के तहत दिए गए कारणों पर विचार और अकेले विश्वास रखते हुए पैराओं में यह स्पष्ट किया गया है कि वीओसीपीटी के 28 मई, 2014 के प्रस्ताव को प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और उन पर कार्रवाई शुरू की गई थी।

8. निर्धारित परामर्शी क्रियाविधि के अनुसार वीओसीपीटी के 28 मई, 2014 के प्रस्ताव को संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों/ आरक्षित उपयोगकर्ता (जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित किया गया था) को उनकी टिप्पणियों को अग्रेषित किया गया था। वीओसीपीटी को उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने 12 जनवरी, 2015 के पत्र के तहत उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों/आरक्षित उपयोगकर्ता की टिप्पणियों पर अपना उत्तर भेजा है।

9.1. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक जोच के आधार पर वीओसीपीटी को हमारे 09 जनवरी, 2015 के पत्र के तहत अनुरोध किया गया कि वे अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रदान करें। वीओसीपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपने 16 अप्रैल, 2015 के पत्र के तहत हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना उत्तर भेजा है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों का सार और वीओसीपीटी के उत्तर को बाद के पैराओं में स्पष्ट किया गया है :

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(1)	वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव 2008 दिशा-निर्देशों के अनुसार उत्तरी कार्गो बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए है। एनटीपीएल ने 12 दिसंबर, 2014 की अपनी टिप्पणियों में, जिन्हें हमारे 16 दिसंबर, 2014 के पत्र के वीओसीपीटी को भेजा गया था, अन्य टिप्पणियों के अतिरिक्त, स्पष्ट तौर पर बताया है कि 2008 के दिशा-निर्देश उनके मामले में लागू किए जा सकते क्योंकि एनटीपीएल द्वारा स्थापित परियोजना निजी सार्वजनिक भागीदारी (पीपीपी) परियोजना नहीं है। जैसा कि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी को इस मुद्दे पर विस्तार से टिप्पणी करने का अनुरोध किया गया था और अन्य सब मुद्दे एनटीपीएल द्वारा की गई टिप्पणियों का पूर्ववर्णीय निवारण करते हैं। उक्त स्थिति के होते हुए भी, वीओसीपीटी के प्रस्ताव का परीक्षण करने पर यह	कृपया विषयक मुद्दे पर एनटीपीएल द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संबंध में पत्तन के 12.01.2015 के पत्र के अनुलग्नक-1 के क्रमांक 3 (ख) और 3 (ग) पर दिए गए पत्तन के उत्तर को देखें।

	देखा गया कि कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित है, जैसा कि आगामी पैराओं में रखा जा रहा है।	
(2)	वीओसीपीटी का प्रस्ताव बताता है कि एनटीपीएल को जून/जुलाई 2014 से प्रचालन आरंभ करना था। कृपया एनटीपीएल द्वारा प्रचालन आरंभ करने की वास्तविक तारीख बताएं।	प्रचालन की वास्तविक तारीख अभी ज्ञात नहीं है। सूचना प्राप्त होने पर प्राधिकरण को भेज दी जाएगी। फिर, भी परीक्षण प्रचालन आरंभ हो चुका है और 4 पोत प्रहस्तित हो चुके हैं तथा बर्थ पर 1.25 लाख टन कार्गो का प्रहस्तन किया जा चुका है।
(3)	वीओसीपीटी का प्रस्ताव ताप कोयले के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। ऐसा है तो, अनुलग्नक-IV में औद्योगिक कोयले का शामिल करने के कारण स्पष्ट नहीं हैं। यदि औद्योगिक कार्गो प्रस्तावित परियोजना से संबंधित नहीं है तो इसे निकाल दिया जाना चाहिए।	टंकण की गलती के कारण औद्योगिक कोयला मुद्रित हो गया है परन्तु आकलन कालम में इसे अनदेखा कर दिया गया है। इसलिए, इस संदर्भ पर ध्यान नहीं दिया जाए। यह विचार करते हुए कि इसे आकलन कालम के नीचे हिसाब में नहीं लिया गया है, इसका कोई प्रभाव नहीं होगा।
(4)	<u>इष्टतम क्षमता</u>	
	<u>(i) कोयला प्रहस्तन</u>	
	(क) इष्टतम घाट क्षमता वीओसीपीटी, अस्थायी रूप से, 100% पैनामैक्स पोतों का हिस्सा मान कर चला है। पत्तन ने कोयला टर्मिनल की इष्टतम घाट क्षमता का निर्धारण करते समय केपसाइज पोतों के हिस्से की कल्पना नहीं की है। वीओसीपीटी कृपया यह बताये कि क्या परियोजना अवधि के दौरान प्रस्तावित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल पर केपसाइज पोतों का प्रहस्तन भी होगा। यदि हां, तो वीओसीपीटी को तदनुसार इष्टतम घाट क्षमता के परिकलन को आशोधित करना चाहिए।	पत्तन के प्रवेश चैनल की 152 मीटर चौड़ाई और बर्थ तथा बर्थ इन्टरफेस में 12.80 मीटर के कर्षण की उपलब्धता के देखते हुए, केपसाइज पोत को स्थान नहीं दिया जा सकता। अतः प्रस्तुत प्रस्ताव में केवल पैनामैक्स आकार के पोतों पर ही विचार किया गया है।
	(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता (i) प्रस्ताव का पैरा 3 बताता है कि इष्टतम यार्ड क्षमता स्टैकिंग क्षेत्र के 4 लाख वर्ग मीटर के लिए किया गया है। लेकिन, अनुलग्नक IV के क्रमांक I(ii) (क) में इष्टतम यार्ड क्षमता की संगणना 81,450 वर्ग मीटर स्टैकिंग क्षेत्र ही दर्शाया गया है। परिकलन में सही स्टैकिंग क्षेत्र पर विचार किया जाना चाहिए। (ii) इष्टतम यार्ड क्षमता के लिए वीओसीपीटी द्वारा 5 टन प्रति वर्ग मीटर पर विचार किया गया है और वार्षिक कारोबार 17.86 होता है। इन प्रतिमानों की कल्पना करने का आधार बताएं।	(i) सही स्टैकिंग क्षेत्र 81,450 वर्ग मीटर ही है और इसकी एनटीपीएल से पुष्टि भी करायी गई है। अतः इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना में सुविचारित स्टैकिंग क्षेत्र सही है। आयातित कोयला कन्वेयर से विद्युत संयंत्र को भेजा जाता है जो पत्तन भूमि में बर्थ से 4 कि.मी. ऊपर स्थित है। (ii) यह एनटीपीएल की व्यवहार्यता रिपोर्ट में उपलब्ध सूचना के आधार पर है। कृपया ऊपर का उत्तर देखें।

<p>(iii) प्राधिकरण ने एमओपीटी के कोयला टर्मिनल (ताप कोयला और ताप कोयला के अतिरिक्त) के अपने 18 अगस्त, 2008 के आदेश संख्या टीएमपी/23/2008-एमओपीटी के द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क स्टैकिंग कारक 4.70 टन प्रति वर्गमीटर और वार्षिक कारोबार 20 पर विचार किया। वीओसीपीटी के मामले में, 23 फरवरी, 2010 के आदेश संख्या टीएमपी/27/2009-टीपीटी के द्वारा थर्मल कोयले के लिए स्टैकिंग कारक 6.6 और कारोबार 28 पर विचार किया गया। इस प्रकार जब स्टेक ऊंचाई 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर हो और 28 कारोबार को वीओसीपीटी पर ताप कोयले के लिए प्राप्त किया जा सकता है। कृपया स्पष्ट करें कि वर्तमान मामले में इसे प्राप्त न करने के क्या कारण हैं।</p> <p>(iv) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए इष्टतम क्वे क्षमता का निर्धारण 8.94 मिलियन टन प्रति वर्ष किया गया है। परन्तु कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 5.09 मिलियन की इष्टतम यार्ड क्षमता के सीमांत कारक पर प्रतिबंधित कर दिया गया है। इस प्रकार, घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच व्यापक अंतर है। यह ध्यान में रखना होगा कि, बाद में किसी समय यदि भंडारण यार्ड क्षेत्र अथवा यार्ड क्षमता निर्धारण के लिए कोई अन्य प्रतिमान परिवर्तित होता है, तो इसके परिणामस्वरूप टर्मिनल क्षमता में व्यापक वृद्धि होगी और फलस्वरूप प्रचालक को अप्रत्याशित लाभ होगा और जो प्रचालक की क्षमता के कारण नहीं होगा बल्कि योजना चरण में परिकल्पित प्रतिमानों के कारण होगा।</p> <p>यहां उल्लेख करना संगत होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोई मानक निर्धारित नहीं करते और न ही यह भंडारण के प्रयोजन के लिए पत्तन पर कोई पाबंदी लगाते हैं। प्रत्याशा पूर्वानुमानित क्षमता को प्रहस्त करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार करने की है। इष्टतम घाट और इष्टतम यार्ड क्षमताओं में भारी अंतर को ध्यान में रखकर, पत्तन से अनुरोध है कि वह इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण में सुविचारित विभिन्न प्रतिमानों जैसे स्टैकिंग प्रतिमान, कोयले का स्टैकिंग क्षेत्र, टर्नओवर प्रतिमान में सुधार आदि में सुधार कर यार्ड क्षमता में सुधार की सभी संभावनाओं का परीक्षण करें।</p>	<p>(iii) जैसा कि ऊपर दिया गया है।</p> <p>(iv) स्टैकिंग ऊंचाई के लिए अपनाये गए प्रतिमान एनटीपीएल के विद्युत संयंत्र के लिए परियोजना विशिष्ट है और इसलिए प्रचालक को प्रत्याशित लाभ का प्रश्न इस समय अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबद्ध नहीं है। यदि बाद में किसी समय प्रतिमानों में कोई परिवर्तन होता है जिसका क्षमता पर कोई प्रभाव पड़ता होगा तो भविष्य में उपयुक्त समय पर प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव लाया जायेगा। 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के उपबंधों में किसी असाधारण घटना के जिसका किसी बुद्धिमान व्यक्ति द्वारा भी पहले से संज्ञान नहीं लिया जा सकता, लिए समायोजन के लिए 5 वर्षों में समीक्षा की व्यवस्था है।</p> <p>आरक्षित क्षमता ताप विद्युत संयंत्र के प्रचालन से संबद्ध होने और आयातित कोयला कन्वेयर के माध्यम से ढुलाई होने को ध्यान में रखकर क्षेत्र में वृद्धि द्वारा यार्ड की क्षमता में और सुधार का प्रश्न नहीं उठता।</p>
--	--

(5)	<p>पूँजीगत लागत आकलन:</p> <p>(i) (क) वीओसीपीटी द्वारा अपनाये गए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 कोयला उतरायी टर्मिनल के लिए सिविल कार्य की प्रासमिक सूची निर्धारित करते हैं जिसमें बर्थ एपरन और अप्रोच, अंतरण मीनारें, वेगन ढुलाई और ट्रक ढुलाई स्टेशन, भवन, कन्वेयर, गैलरी और मार्शलिंग यार्ड शामिल हैं। पत्तन ने बताया है कि ताप कोयला कार्गो की स्टेकिंग के लिए 4 लाख वर्गमीटर क्षेत्र उपलब्ध होगा। परन्तु सिविल लागत में भंडारण यार्ड के लिए पूँजीगत लागत में शामिल नहीं होता। सिविल कार्यों को पूँजीगत लागत में न जोड़े जाने के कारण स्पष्ट करें और सिविल कार्यों की प्रासमिक सूची से परिवर्तन के कारण भी स्पष्ट करें।</p> <p>(ख) वीओसीपीटी द्वारा आकलित उपस्करों की पूँजीगत लागत में री-क्लेयर – 2 नग, वैगन ट्रिपलर – 2 नग, क्रेन-2, वर्कशॉप उपस्कर, विद्युत पावर व कंट्रोल स्विच गियर की लागत कोयला उतरायी टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों की प्रासमिक सूची के अनुसार शामिल नहीं है। दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्करों की सूची से विचलन के, विचलन की प्रत्येक मद के लिए, कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ii) प्रस्ताव के अनुलग्नक II के रूप में संलग्न एनटीपीएल द्वारा आकलित कुल पूँजीगत व्यय 6602.74 करोड़ रुपए का है। इसके प्रति प्रस्तावित परियोजना के लिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूँजीगत व्यय 390.07 करोड़ रुपए है। प्रशुल्क गणना में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पूँजीगत व्यय के आंकड़ों में भारी अंतर के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(iii) वीओसीपीटी ने विविध लागत सिविल और उपस्कर की पूँजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर आकलित की है जो दिशानिर्देशों में दिये गए मानकों के अनुसार है। इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी ने उपस्कर लागत का 10% आकस्मिकता, मूल उपस्कर लागत की अभियांत्रिकी के लिए आकलित किया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं हैं। विविध, पूँजीगत लागत और आकस्मिकता लागत के आकलन के कारण और आधार स्पष्ट करें विशेषकर इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि वर्तमान प्रस्ताव में वीओसीपीटी को एनटीपीएल द्वारा लगाई गई</p>	<p>पहचाना गया भंडारण क्षेत्र 81,450 वर्गमीटर है जो संयंत्र क्षेत्र के डिजाइन के संदर्भ से है। अतः इसे संयंत्र की पूँजीगत लागत में जोड़ा गया है और वही प्रस्ताव में कवर की गई विषयक सुविधा की परियोजना लागत का भाग नहीं है।</p> <p>एनटीपीएल के 24 जनवरी, 2015 के पत्र में किये गए निवेदन के संदर्भ में पूँजीगत लागत को संशोधित कर दिया गया है। उक्त पत्र की प्रति प्राधिकरण को भी अंकित की गई है, और एनटीपीएल द्वारा संसूचित वास्तविकता से संबंधित है और इसे कृपया स्वीकार किया जाए।</p> <p>6,602.74 करोड़ रुपए के पूँजीगत व्यय बर्थ की पूँजीगत लागत के हैं और इसके अतिरिक्त ताप विद्युत संयंत्र की पूँजीगत लागत और बर्थ से संयंत्र क्षेत्र तक कन्वेयर की लागत भी शामिल है। इसलिए भिन्नता है। एनटीपीएल द्वारा दिनांक 24 जनवरी, 2015 के पत्र द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के पश्चात पूँजीगत लागत अद्यतन कर दी गई है और संशोधित गणना भेजी जाती है।</p> <p>आकस्मिकता और मूल उपस्कर लागत पर अभियांत्रिकी के लिए उपस्कर लागत का 10% एनसीवी-II के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में मामले से अपनाया गया है अतः इसे स्वीकार कर लिया जाए।</p>
-----	--	---

	<p>वास्तविक पूंजीगत लागत की उपलब्धता का लाभ मिलेगा क्योंकि परियोजना के जून/जुलाई 2014 से प्रचालित होने की प्रत्याशा थी। आकस्मिकता लागत और विविध लागत तब संगत होती हैं जब प्रशुल्क का निर्धारण पत्तन द्वारा आकलित लागत के आधार पर बोली प्रक्रिया से पूर्व अपफ्रंट किया जाए। वास्तव में वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के पैरा 3(ii) में बताया है कि आकलित पूंजीगत व्यय में परियोजना के पूरा होने पर परिवर्तन होगा। वास्तव में वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के पैरा 3 (ii) में बताया है कि परियोजना के पूरा होने पर आकलित पूंजीगत व्यय परिवर्तित हो जायेगा। चूंकि, अब तक परियोजना पूरी हो चुकी होगी, वीओसीपीटी उक्त टिप्पणी के संदर्भ में एनटीपीएल से पूंजीगत व्यय के आंकड़े प्राप्त करने के पश्चात आकलित पूंजीगत लागत को वास्तविक के साथ अद्यतन करने पर विचार करेगा। परिणामस्वरूप, मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा लागत, मूल्यह्रास, पूंजीगत लागत से संबद्ध अन्य व्यय भी संशोधित किये जाएंगे।</p>	
	<p>(iv) पुष्ट करें कि परिकलन में सुविचारित पूंजीगत लागत वर्तमान बाजार स्थिति दर्शाती है।</p>	<p>परिकलन में सुविचारित पूंजीगत लागत एनटीपीएल द्वारा दी गई वास्तविक लागत के संदर्भ से है।</p>
(6)	<u>प्रचालन लागत:</u>	
	<p>(i) <u>विद्युत लागत:</u></p> <p>वीओसीपीटी ने विद्युत लागत निकालने के लिए 8.0 रु. प्रति बिजली यूनिट पर विचार किया है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि पत्तन द्वारा अपनायी गई विद्युत की यूनिट दर को प्रमाणित करने के लिए पिछले तीन महीने के बिजली के बिल प्रस्तुत करें।</p>	<p>एलटीपीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर,, विद्युत लागत 4.28 रु. प्रति यूनिट संशोधित कर दी गई है बशर्ते कि एनटीपीएल इसके समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत करें।</p>
	<p>(ii) <u>मूल्यह्रास:</u></p> <p>वीओसीपीटी ने कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार प्रहस्तन उपस्करों पर 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यह्रास का आकलन किया है। तथापि, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कंपनी कार्य मंत्रालय द्वारा कंपनी अधिनियम, 2013 को अधिसूचित किया है जिसमें सुझाया गया है कि परिसंपत्ति के लाभदायक जीवन की मूल्यह्रास के लिए गणना की जानी चाहिए। इसलिए वीओसीपीटी, कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत लागू मूल्यह्रास दरों के अनुसार समीक्षा और संशोधन करें।</p>	<p>प्राधिकरण द्वारा दिये गए सुझाव के अनुसार, कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुरूप मूल्यह्रास की संशोधित दर 6.33% पर विचार किया गया है।</p>

	(iii) <u>लाइसेंस शुल्क:</u>	
	(क) वीओसीपीटी ने 334.59 रु. प्रति वर्ग मीटर/प्रति वर्ष की यूनिट दर पर लाइसेंस शुल्क का आकलन किया है। प्राधिकरण ने 4 अप्रैल, 2014 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी के द्वारा वीओसीपीटी की भूमियों के लिए पट्टा किराया को संशोधित किया है। यह देखा गया है कि वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 334.59 रु. प्रतिवर्ग मीटर/ प्रतिवर्ष का पट्टा किराया उक्त आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टे किराये के अनुरूप नहीं है। वीओसीपीटी पत्तन द्वारा अपनाए गए पट्टा किराया के संदर्भ के साथ लागू वृद्धि कारक बताये। सुविचारित यूनिट रेट का परिकलन भी प्रस्तुत करें।	लाइसेंस शुल्क की दर 348.64 रुपए प्रति वर्गमीटर/प्रतिवर्ष की यूनिट दर के 50 प्रतिशत पर भी विचार किया गया था, जो प्राधिकरण के 4 अप्रैल, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी में वाणिज्यक श्रेणी के लिए लागू है।
	(ख) वीओसीपीटी द्वारा 1.428 रु. प्रतिवर्ग मीटर/प्रतिवर्ष की दर पर सुविचारित मार्गाधिकार प्रभारों के लिए यूनिट वीओसीपीटी द्वारा दरमानों में निर्धारित 1.42 रु. प्रति वर्गमीटर/वर्ष के साथ मेल नहीं खाते हैं। वीओसीपीटी को उक्त टिप्पणी के संदर्भ में आकलन सही करने चाहिए।	गणना में, वास्तव में यूनिट दर 1.42 रुपए प्रति वर्गमीटर/वर्ष सुविचारित की गई परन्तु वर्णन/कालम में यह दर्शायी 1.428 रु. प्रति वर्गमीटर/वर्ष है। इसे भी ठीक कर दिया गया है।
(7)	<u>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर):</u> कोयला टर्मिनल के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मानक/दिशानिर्देश से संबंधी अनुलग्नक III के पैरा 2 अनुबद्ध करता है कि कुल निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को 3 प्रशुल्क वर्गों अर्थात कार्गो प्रहस्तन प्रभार, विविध और भंडारण प्रभार, में 98:1:1 में विभाजित किया जाये और तत्पश्चात व्यक्तिगत प्रशुल्क मदों की दरों का निर्धारण किया जाए। इसके विपरीत, वीओसीपीटी ने आकलित राजस्व अपेक्षा को दो प्रशुल्क वर्गों में अर्थात कोयला प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभार में 99:1 में विभाजित किया है। वीओसीपीटी ने राजस्व अपेक्षा को भंडारण प्रभारों में विभाजित नहीं किया और न ही भंडार प्रभार प्रस्तावित किये हैं। कुल राजस्व अपेक्षा के विभाजन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों का प्रशुल्क प्रस्तावित न करने के कारण स्पष्ट करें।	कृपया ऊपर क्रमांक 5(i)(क) में दिया गया उत्तर देखें।
(8)	<u>बर्थ किराया परिकलन:</u>	
	(i) (क) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार के आकलन के लिए पोत के प्रतिमानों अर्थात पोत का डीडब्ल्यूटी, पैनामैक्स पोतों का औसत पार्सल आकार, पोतों का जीआरटी का आधार स्पष्ट करें।	जैसा कि क्रमांक 4(i)(क) में उत्तर दिया गया है एनसीबी-1. पर पैनामैक्स आकार के पोतों के प्रहस्तन की प्रत्याशा है। इसलिए पैनामैक्स आकार के पोतों का डीडब्ल्यूटी, पैनामैक्स पोतों का औसत पार्सल आकार, पैनामैक्स पोतों के जीआरटी पर विचार किया गया है।
	(ख) पिछले तीन वर्षों अर्थात 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीओसीपीटी बर्थ पर प्रहस्तित ताप कोयले का औसत जीआरटी, पार्सल आकार, डीडब्ल्यूटी के संदर्भ से बर्थ किराया प्रभार के निर्धारण के लिए अपनाये गए पोत प्रतिमानों का औचित्य बताएं।	अपनाए गए पोत प्रतिमान एनसीबी-1 के समान हैं जो एनटीपीएल विद्युत संयंत्र के लिए आयातित ताप कोयला कार्गो के लिए भी लागू होते हैं।

	(ii) बर्थ किराया दर निकालते समय, वीओसीपीटी ने विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए बर्थ किराया प्रस्तावित करते समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया है। उक्त टिप्पणी के संदर्भ में वीओसीपीटी को बर्थ किराया परिकलन को आशोधित करना और वीओसीपीटी सहित अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी जा रही प्रक्रिया पर विचार करना होगा। यह भी स्पष्ट करे कि विदेशी और तटीय पोतों के हिस्से के अपनाये (अपनाये जाने वाले) जाने का आधार क्या है।	विदेशी और तटीय पोतों का हिस्सा प्रयोक्ता एनटीपीएल के चयन पर निर्भर करता है और सही हिस्से की प्रत्याशा नहीं की जा सकती। आपकी सूचना के लिए, संयंत्र के प्रायोगिक प्रचालन के लिए एनटीपीएल ने अब तक 4 पोतों से ताप कोयला आयात किया है जिनमें से 2 विदेशी और 2 तटीय हैं। बर्थ किराये के प्रस्तावित प्रशुल्क के परिकलन में यह कल्पना की गई कि 100 प्रतिशत प्रहस्तित पोत तटीय पोत ही होंगे।
	(iii) बर्थ किराया प्रभार का परिकलन 145.47 दिवसों को बर्थ दिवस दर्शाता है जब कि 2008 के दिशानिर्देश 70% उपयोग के साथ 255.5 दिवसों के मानक निर्धारित हैं। यह इसलिए उठा है क्योंकि टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को दो क्षमताओं में से कम 5.09 एमएमटीपीए पर बांध दिया गया है। टर्मिनल की इष्टतम यार्ड क्षमता में सुधार लाने के बारे में हमारी पहले की गई टिप्पणी के संदर्भ में वीओसीपीटी बर्थ किराया प्रभारों को 255.5 दिवसों के प्रारंभिक दिवसों के लिए पुनः देखे और पुनः आकलित करे जैसा कि 2008 के दिशानिर्देशों में अपेक्षित है।	बर्थ की इष्टतम क्षमता का आरक्षित प्रयोक्ता एनटीपीएल के ताप विद्युत संयंत्र की जरूरतों के अनुसार यार्ड क्षमता के आधार पर प्रतिबंधित किया गया है। अतः इस समय, संयंत्र की यार्ड क्षमता में सुधार होने की कोई संभावना नहीं है।

9.2. हमारे द्वारा वांछा की गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और पैरा 12 (i) (ख) में संदर्भित संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई के मुद्दों के अनुरूप, वीओसीपीटी ने अपने 16 अप्रैल, 2015 के पत्र के द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी द्वारा 16 अप्रैल, 2015 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण नीचे दिया जा रहा है।

(रुपए लाख में)

क्र.सं.	विवरण	आधार	वीओसीपीटी द्वारा संशोधित क्रिया
(I)	<u>इष्टतम क्षमता</u>		
(i)	<u>इष्टतम घाट क्षमता</u>		
	(क) पोत आकार का हिस्सा 75000 डीडब्ल्यूटी तक के पैनामैक्स पोतों (ताप कोयले के लिए) की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा	(एस 1)	100%
	(ख) जहाज दिवस उत्पादन (प्रतिदिन टन में)	(एस 2)	35000
	(ग) इष्टतम घाट क्षमता = $[(0.7 * एस 1) * (एस 2) * 365]$		8,942,500
	इष्टतम घाट क्षमता (एमटीपीए में)		8.94
(ii)	<u>इष्टतम यार्ड क्षमता</u>		
	(क) पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड का क्षेत्रफल (वर्गमीटर में) स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल का प्रतिशत	(ए) (यू)	81450

क्र.सं.	विवरण	आधार	बीओसीपीटी द्वारा संशोधित क्रिया
			70%
	(ख) स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्गमीटर (टन में)	टी/वर्गमीटर प्रतिदिन (क्यू)	4.91 मान लें 5 टन/ वर्गमीटर
	(ग) प्लॉट का वार्षिक कारोबार अनुपात $(5.00 \times 1000000)/(400000 \times 0.7)$	(टी)	17.86
	(घ) इष्टतम यार्ड क्षमता (टनों में) (ताप कोयला) $(0.7 \times A \times U \times Q \times T)$		5,091,440
	इष्टतम यार्ड क्षमता मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए)		5.09
(II)	पूँजीगत लागत		(रुपए लाख में)
(i)	(क) सिविल लागत		-
	अन्य – मार्ग कनैक्टिविटी		248.61
	फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण	उप-योग पर 10%	24.86
	कुल सिविल लागत		273.47
	(ख) उपस्कर लागत		
	तट अनलोडर		8097.72
	स्टैकर		
	कन्वेयर	बर्थ से रैड गेट तक कन्वेयर की लागत	4934.33
	पे-लोडर्स व डॉजर्स		-
	उप-योग (ख)		13032.05
	फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण	उप-योग पर 5.90%	768.89
	कुल उपस्कर लागत		13800.94
	(ग) विविध	(i)(क) और (i)(ख) पर 5%	703.72
	(घ) कार्गो प्रहस्तन पर कुल पूँजीगत लागत (i)(क)+(i)(ख)+(i)(ग)		14778.13
(ii)	बर्थ सेवाओं की पूँजीगत लागत		
	बर्थ लागत		4371.06
	बर्थ सेवाओं के लिए कुल पूँजीगत लागत		4371.06
(iii)	परियोजनाओं की कुल पूँजीगत लागत (i) + (ii)		19149.19
(III)	प्रचालन लागत		
(i)	विद्युत लागत	1.4 प्रति टी x 4.28 प्रति यूनिट x 5091440 टी	305.08

क्र.सं.	विवरण	आधार	बीओसीपीटी द्वारा संशोधित क्रिया
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सड़क निर्माण-पत्तन)	सिविल कार्य पर 1%	2.73
	- कलपुर्जों सहित यांत्रिकी व विद्युत उपस्कर लागत	यांत्रिकी और विद्युत कार्य पर 7%	1015.33
(iii)	बीमा सकल स्थायी परिसंपत्ति पर 1%	1% on (i)(घ)-(i)(क)	145.05
(iv)	मूल्यहास		
	- सिविल परिसंपत्तियां	सिविल परिसंपत्तियां पर 9.50%	25.98
	- यांत्रिकी और विद्युत कार्य	यांत्रिकी व विद्युत कार्य पर 6.33%	918.15
(v)	लाइसेंस शुल्क		
	(क) जलाशय प्रभार		
	वर्ष के लिए 24333.40 वर्ग मीटर @ 334.59 रु. प्रति वर्गमीटर/प्रति वर्ष (1.7.2012 से 30.06.2017 तक वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए)	(कार्यचालन प्लेटफार्म - 750 वर्गमीटर+वर्ष क्षेत्र 12456 वर्गमीटर=13206 वर्गमीटर @ 174.34 रु. प्रतिवर्गमीटर /प्रतिवर्ष 1.7.2014 से 50% वाणिज्यिक दर)	23.02
	(ख) जेटी क्षेत्र	जेटी क्षेत्र फरवरी, 2010 को 10801.80 वर्गमीटर +एपीपी जेटी 235.60 वर्गमीटर =11037.4 वर्गमीटर)*170.92,	18.87
	(ग) कन्वेयर के लिए वे-लीव	(22960.56 वर्गमीटर कन्वेयर गली-सुरक्षा दीवार के भीतर @ 1.42 प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष)	0.33
(vi)	अन्य व्यय - वेतन और बंधे खर्च पर	(i)(घ)-(i)(ड.) पर 5%	725.23
	कुल प्रचालन लागत		3,179.76
(IV)	राजस्व अपेक्षा व प्रस्तावित प्रशुल्क		
(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
1.	राजस्व अपेक्षा		
	(क) कुल प्रचालन लागत		3179.76
	(ख) नियोजित पूंजी पर आय		2364.50
	(ग) कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा		5544.26

क्र.सं.	विवरण	आधार	बीओसीपीटी द्वारा संशोधित क्रिया
2.	राजस्व अपेक्षा का विभाजन		
	(क) कोयला प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 99 प्रतिशत)		5488.82
	(ग) विविध प्रभार (एपीआर 1 प्रतिशत)		55.44
			5544.26
3.	प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन दर		
	(क) कोयला प्रहस्तन प्रभार		
	राजस्व अपेक्षा (लाख रुपए में)		5488.82
	क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)		5.09
	कोयला प्रहस्तन प्रभार (प्रतिटन/ प्रतिवर्ष)		107.84
	(ख) विविध प्रभार		
	राजस्व अपेक्षा (लाख रुपए में)		55.44
	क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)		5.09
	विविध प्रभार (प्रतिटन/ प्रतिवर्ष)		1.09
(ii)	बर्ष किराया प्रभार		
	(क) राजस्व अपेक्षा		
	(i) मरम्मत व अनुरक्षण प्रभार	बर्ष लागत पर 1%	43.71
	(ii) बर्ष पर मूल्यह्रास	4371.06 लाख रुपए पर 1.58%	69.06
	(iii) बीमा	4371.06 लाख रुपए पर 1.00% ₹	43.71
	बर्ष सेवाओं के लिए कुल प्रचालन लागत		156.48
	(ख) नियोजित पूंजी पर आय (बर्ष सेवाओं की कुल पूंजीगत लागत का 16%)		699.37
	बर्ष सेवाओं के लिए कुल राजस्व अपेक्षा		855.85
(iii)	बर्ष किराया प्रभार		(रु. में)
	(क) विदेशगामी पोत (ताप कोयला) (दर प्रति जीआरटी प्रति टन) भीतर		1.70
	(ख) तटीय पोत (ताप कोयला) (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा)		1.02

9.3. बीओसीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव को एनटीपीएल की टिप्पणियों के लिए उन्हें भेजा। एनटीपीएल ने अपने 20 जून, 2015 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां दी जिन्हें बीओसीपीटी को उनकी फीडबैक जानकारी के लिए भेजा गया। बीओसीपीटी ने अपने 08 जुलाई, 2015 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर दिया।

10. इस मामले में वीओसीपीटी परिसर में 13 जनवरी, 2015 को संयुक्त सुनवाई हुई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर-पाइन्ट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

11. संयुक्त सुनवाई में, एनटीपीएल ने एनसीबी- I के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में दस्तावेजों का एक सैट रखा जिसमें निवेली लिग्नाइट कार्पोरेशन लिमिटेड और तूतीकोरण पत्तन न्यास के बीच 28 अक्टूबर, 2005 के समझौता ज्ञापन, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 और 2013 और वीओसीपीटी के 28 मई, 2014 के प्रस्ताव की प्रतियां शामिल थीं।

12. जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी,

(i) वीओसीपीटी को हमारे 21 जनवरी, 2015 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:

(क) एनटीपीएल की टिप्पणियों पर वीओसीपीटी द्वारा की गई टिप्पणियों की प्रति एनटीपीएल को भेजे। यदि पहले ही भेज दी गई है तो वीओसीपीटी स्थिति की पुष्टि करे।

(ख) वीओसीपीटी एनसीबी-II, एनसीबी- III और एनसीबी- IV को एनसीबी- I तक सड़क मार्ग जोड़ने और प्रकाश व्यवस्था को सामूहिक प्रयोक्ता सुविधा की अनुपातिक लागत को जोड़ने के लिए अपने प्रस्ताव को संशोधित करने की जरूरत व्यक्त की। इसलिए वीओसीपीटी इस संबंध में 23 जनवरी, 2015 तक अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे। साथ ही, संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति एनटीपीएल को और संबंधित प्रयोक्ताओं को भी भेजे और उनसे 5 दिन के भीतर इस प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण और वीओसीपीटी को भेजने का अनुरोध करे।

(ग) एनटीपीएल ने निवेदन किया कि एनसीबी- I पर लगाया गया कन्वेयर और अन्य आरक्षित प्रयोग के लिए और अन्य सुविधा आरक्षित प्रयोग के लिए है और इस सुविधा का उपयोग किसी अन्य प्रयोक्ता द्वारा नहीं किया जा सकता। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, वीओसीपीटी अपने प्रस्ताव में एनटीपीएल द्वारा आरक्षित प्रयोग के अतिरिक्त अन्य प्रयोक्ताओं पर प्रस्तावित प्रशुल्क लागू करने की प्रासंगिकता को स्पष्ट करे। वीओसीपीटी को रियायत करार में सुविधा का प्रयोग अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा किए जाने संबंधी उपबंध अंतर्विष्ट करने (किया जाना है) से संबंधित स्थिति भी स्पष्ट करनी है।

(ii) एनटीपीएल को भी हमारे 21 जनवरी, 2015 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर अनुरोध किया गया था:

(क) एनटीपीएल के अनुरोध पर, वीओसीपीटी को एनटीपीएल की टिप्पणियों पर उनके द्वारा की गई टिप्पणियों की प्रति साझा करे। वीओसीपीटी से टिप्पणियों की प्राप्ति के पश्चात 10 दिन के भीतर एनटीपीएल अपनी टिप्पणियां भेजे।

(ख) संयुक्त सुनवाई के दौरान एनटीपीएल ने सूचित किया था कि उन्होंने वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रशुल्क परिकलन का सत्यापन नहीं किया है। अतः जैसा अनुरोध किया गया था, एनटीपीएल को वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन के सत्यापन के लिए और उस पर अपनी टिप्पणियां करने के लिए 23 जनवरी, 2015 तक का समय दिया जाता है।

(ग) वीओसीपीटी से संशोधित प्रस्ताव की प्राप्ति के 5 दिन के भीतर एनटीपीएल अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण और वीओसीपीटी को भेजेगा।

- (iii) हमारे 21 जनवरी, 2015 के पत्र के द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को भी संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण और वीओसीपीटी को साथ-साथ भेजने का अनुरोध किया गया था।

13.1. उपरोक्त पैरा 12(i)(क) और 12(ii) (क) में लाये गए संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई के मुद्दे के संदर्भ में एनटीपीएल ने अपने 4 फरवरी, 2015 के अपने पत्र में वीओसीपीटी की 12 जनवरी, 2015 की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। एनटीपीएल की टिप्पणियों की फीड-बैक सूचना के रूप में वीओसीपीटी को भेजा गया। वीओसीपीटी ने एनटीपीएल की टिप्पणियों पर और टिप्पणियों नहीं की हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनटीपीएल ने अपने 12 दिसम्बर, 2014 के पहले के पत्र में टिप्पणियां की थीं और वीओसीपीटी ने अपने 12 जनवरी, 2015 के पत्र में उन पर टिप्पणियां की थीं। एनटीपीएल की 4 फरवरी, 2015 की टिप्पणियां वीओसीपीटी की टिप्पणियों के संदर्भ में थीं।

13.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान ऊपर पैरा 12(iii) (ख) में रखे गए निर्णित कार्रवाई मुद्दे के संदर्भ में, एनटीपीएल ने अपने 24 जनवरी, 2015 के पत्र के वीओसीपीटी के प्रशुलक प्रस्ताव के परिकलन में की गई परिकल्पना पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। वीओसीपीटी ने अनुस्मारकों के बावजूद उक्त टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की है। यद्यपि, वीओसीपीटी ने एनटीपीएल की टिप्पणियों पर कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं की है, वीओसीपीटी ने 16 अप्रैल, 2015 के अपने संशोधित प्रस्ताव में तट अनलोडरों, स्टैकरों और बर्थ की पूंजीगत लागत को संशोधित कर दिया है जैसा कि एनटीपीएल ने बताया है। जहां तक कन्वेयरों का संबंध है, वीओसीपीटी ने बर्थ से रैड-गेट तक की पूंजीगत लागत 4934.33 लाख रुपए आकलित की है।

13.3. एनटीपीएल ने अपने 24 जनवरी, 2015 के पत्र में आगे और निवेदन किया है कि एनटीपीएल एक सरकारी कंपनी है जिसमें नईवेली लिग्नाइट कार्पोरेशन लिमिटेड और तमिलनाडु जेनरेशन और डिस्ट्रीब्यूशन कार्पोरेशन लिमिटेड (टीएएनजीईडीसीओ) हितधारक हैं। विद्युत उत्पादन आम जनता के लाभ के लिए है। अतः प्रशुलक निर्धारण करते समय उदारता से ध्यान देने का अनुरोध किया गया है।

14. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और पक्षों द्वारा किए गए तर्क वितर्कों के एक उद्धरण को पृथक रूप से संगत पक्षों को भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया गया है।

15. इस मामले की कार्यवाही करने के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ उद्धृत होती है:

- (i) दा नेवेली लिग्नाइट कार्पोरेशन (एनएलसी) भारत सरकार का एक उद्यम और तत्कालीन तृतीकोरण पत्तन न्यास (टीपीटी) (वर्तमान वीओसीपीटी) में 28 अक्टूबर, 2015 से 13 जनवरी, 2015 को हुई संयुक्त सुनवाई में एनटीपीएल द्वारा दी गई समझौता-ज्ञापन की प्रति के अनुसार एक समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर हुए हैं। इस समझौता-ज्ञापन के अनुसार एनएलसी और तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) ने वीओसीपीटी से संबंधित तृतीकोरण में एक स्थल पर एग 1000 मेगा वाट कोयला आधारित विद्युत परियोजना को स्थापित करने की योजना बनाई है। एनएलसी और टीएनईबी विद्युत के उत्पादन और बिक्री के लिए विद्युत परियोजना की स्थापना और प्रचालन के लिए एक संयुक्त उद्यम कंपनी (जेवीसी) में प्रवर्तन करने, संयुक्त रूप से नियमित करने और निवेश करने के लिए सहमत हो गए हैं। एनएलसी और टीएनईबी ने इस परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक पृथक समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। एनटीपीएल इस परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक संयुक्त उद्यम है जिसमें हितधारक एनएलसी और टीएनजीईडीसीओ हैं जैसा कि एनटीपीएल द्वारा अपने 24 जनवरी, 2015 के पत्र में प्रस्तुत किया गया है। वीओसीपीटी अन्य सुविधाओं में, इस विद्युत परियोजना के लिए कोयले के आयात के लिए संयुक्त उद्यम कंपनी (जेवीसी) के लिए एक नई आरक्षित कोयला जेटी के निर्माण के लिए नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी) आबंटित करने हेतु इस समझौता ज्ञापन पर सहमत हुए थे।

- (ii) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने वीओसीपीटी को अपने 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र सं. पीडी-11015/5/2006-टीपीटी के तहत आरक्षित उपयोग पर 1996 के दिशानिर्देशों के अनुसार एनएलसी को एनसीबी-1 के आबंटन के लिए अनुमोदन प्रदान किया है। पोत परिवहन मंत्रालय के स्वीकृति पत्र में, अन्य बातों के साथ-साथ यह बताया गया है कि यह अनुमोदन इस शर्त के अधीन है कि एनएलसी को टीएएमपी की दरों के अधीन लाया जाएगा। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि वीओसीपीटी द्वारा एनटीपीएल को दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन और भारत सरकार के अनुमोदन से दिया गया है।

इस पृष्ठपट में, वीओसीपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए एनटीपीएल द्वारा ताप कोयल का प्रहस्तन करने के लिए एनसीबी-1 के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगने हेतु एक प्रस्ताव फाइल किया है।

- (iii) यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त की शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन न्यासों और अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए समय-समय पर दरमानों के प्रयोग से शासित दरमान और सौपाधिकताएं बनाता है। 1963 के उक्त अधिनियम की धारा 42(3) में यह परिकल्पित है कि केन्द्र सरकार के पहले के अनुमोदन से महापत्तन न्यास किसी कॉर्पोरेट निकाय अथवा किसी अन्य व्यक्ति के साथ ऐसी शर्तों जिन पर सहमति हुई हो, पर 1963 के इस अधिनियम के अंतर्गत महापत्तन न्यास को कोई भी सेवा और कार्य सौंपा गया हो, को निष्पादित करने के लिए किसी करार अथवा अन्य व्यवस्था पर हस्ताक्षर किए गए हों।

- (iv) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने इस प्राधिकरण को समय-समय पर महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत नीति निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए हैं। यह नीति निर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी है। यह प्राधिकरण इस पर प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और प्रशुल्क दिशानिर्देश जैसे लागू हो, प्रशुल्क निर्धारण करता है। निम्नलिखित सेट के प्रशुल्क दिशानिर्देश समय-समय पर जारी किए गए हैं:

(क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश

(ख) सभी पीपीपी परियोजनाओं के लिए 26 फरवरी, 2008 को अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2008 अधिसूचित किए गए जिनके लिए बोलिया प्रशुल्क सीमाएं अपक्रंट निर्धारित करके आमंत्रित की जाएंगी जब ऐसी परियोजनाओं को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए वीओटी/वीओओटी अथवा किसी अन्य व्यवस्था के अंतर्गत प्रदान किया जाता है।

(ग) 9 सितम्बर, 2013 से लागू महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2013 के संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश।

- (v) इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एनटीपीएल ने कतिपय मुद्दे उठाए हैं। एनटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों और उन पर हमारे विश्लेषण का ब्यौरा इस प्रकार है:

मुद्दा :

- (क) भारत सरकार द्वारा एनएलसी को एनसीबी-1 के आबंटन के लिए दिनांक 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र के द्वारा दिया गया अनुमोदन आरक्षित उपयोग दिशानिर्देश, 1996 और बाद में जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार है, वे इस परियोजना पर लागू होंगे। भारत सरकार ने सितम्बर, 2013 में संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 जारी किए थे। अतः सितम्बर, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश इस परियोजना पर लागू हैं।

विश्लेषण :

जहां तक 22 अक्टूबर, 2009 के पत्र में उल्लिखित "आरक्षित उपयोग पर 1996 के दिशानिर्देश" और एनटीपीएल द्वारा उल्लिखित "2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों" का संबंध है, यह बताया जाता है कि वीओसीपीटी से "आरक्षित उपयोग पर 1996 के दिशानिर्देशों" की एक प्रति मंगाई गई थी। वीओसीपीटी ने अपने 28 जून, 2014 के पत्र के अंतर्गत एक प्रति उपलब्ध करवाई थी। यह भारत सरकार द्वारा 26 अक्टूबर, 1996 को जारी पत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी पर दिशानिर्देश हैं। इन दिशानिर्देशों में, अन्य बातों के साथ-साथ, संबंधित प्रशासनिक मंत्रालय के अनुमोदन की शर्त पर किसी निविदा के सहारे के बिना पत्तन आधारित उद्योग के लिए आरक्षित सुविधाओं पर विचार करने की व्यवस्था है और उद्योग अधिकतम प्राप्ति का भुगतान करने का इच्छुक है जो पत्तन सभी संगत कारकों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित कर सकता है। 1996 के दिशानिर्देशों में डील किए गए अन्य पहलू निजीकरण, कानूनी और विनियामक ढांचे, व्यवहार्यता रिपोर्ट इत्यादि को तैयार करने के लिए हैं। वीओसीपीटी की इस पुष्टि को ध्यान में रखते हुए कि इसके पश्चात "पत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी" के बारे में कोई अन्य दिशानिर्देश जारी नहीं किए गए हैं। 26 अक्टूबर, 1996 को जारी दिशानिर्देश अभी भी लागू हैं। वर्ष 2013 में जारी दिशानिर्देश महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण तक इसके प्रयोग में सीमित है। चूंकि संबंधित दिशानिर्देश अपने-आप नामों को सुझाते हैं, इसलिए 1996 और 2013 के दिशानिर्देशों का प्रयोजन एक दूसरे से अलग हैं। दो दिशानिर्देश विभिन्न प्रतिमान हैं। 2013 के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों को एनटीपीएल परियोजना पर लागू नहीं किया जा सकता है, जिसके बर्थ को वीओसीपीटी द्वारा एनटीपीएल को 28 सितम्बर, 2012 को 2013 के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के जारी होने से पहले सौंप दिया गया था।

मुद्दा:

- (ख) 2013 के दिशानिर्देशों के खंड 6.1 में यह व्यवस्था है कि 2013 के दिशानिर्देश केवल निविदा की प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए प्रदान किए गए एक आरक्षित बर्थ की दशा में ही लागू होगा और अन्य सभी मामलों में अरक्षित परियोजना की संबंधित पक्षों में हुए करार द्वारा संचालित होंगे। अतः वीओसीपीटी कानूनन एनटीपीएल द्वारा वीओसीपीटी को देय प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करने का हकदार नहीं है।

विश्लेषण:

एनटीपीएल ने यह तर्क करने के लिए 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के 6.1 का सहारा लिया है कि 2013 के दिशानिर्देश भी एनटीपीएल परियोजना पर लागू नहीं होंगे क्योंकि यह निविदा आधार पर नहीं दी गई थी। जब 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश अपने-आप में एनटीपीएल परियोजना के लिए उपयुक्त नहीं हैं, परस्पर सहमति पर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 2013 के दिशानिर्देश के खंड 6.1 के सहारे में कोई सामर्थ्य नहीं है। पारस्परिक सहमति की स्थिति में भी इस संविधि (कानूनन) में इस प्राधिकरण से भारत सरकार के राजपत्र में प्रशुल्क को अधिसूचित करना अपेक्षित है बशर्ते कि पारस्परिक रूप से सहमत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार हो।

एनटीपीएल द्वारा प्रस्तुत एक अन्य मुद्दा यह है कि वीओसीपीटी को इस प्राधिकरण से दरों के निर्धारण के लिए संपर्क स्थापित नहीं करना चाहिए था क्योंकि यह संविधि के उपबंध के अनुरूप नहीं पाया गया है। महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 48(1) में वे सेवाएं सूचीबद्ध की हैं जिन्हें महापत्तन न्यासों द्वारा प्रदान किया जा सकता

है। एमपीटी अधिनियम, 1963 के 3(क) के साथ पाठ्य धारा 42(3) सरकार के पिछले अनुमोदन से महापत्तन न्यासों को शक्ति देता है कि वे किसी करार पर हस्ताक्षर करके अथवा किसी अन्य व्यवस्था के द्वारा किसी व्यक्ति को अधिकृत करे कि वे एमपीटी अधिनियम की धारा 42(1) के अंतर्गत सूचीबद्ध किसी भी सेवा को निष्पादित करे। धारा 42(4) के साथ पाठ्य धारा 48 इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करता है कि यह एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत महापत्तन न्यासों और महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत व्यक्तियों के लिए दरें अधिसूचित करे। वीओसीपीटी ने यह पुष्टि की है कि वीओसीपीटी द्वारा एनटीपीएल को स्वीकृत किया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत धारा 42(3) के और पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से किया गया है। वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण से बर्थ एनसीबी-1 के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए संपर्क स्थापित किया है। एनसीबी-1 में प्रदान की गई सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण अच्छी तरह से इस प्राधिकरण के विनियामक क्षेत्राधिकार के भीतर आता है। एनटीपीएल का तर्क यह है कि चूंकि यह एक गैर-पीपीपी परियोजना है, इसलिए इस प्राधिकरण को प्रशुल्क निर्धारित करने में कोई भूमिका नहीं है, संविधि स्थिति के अनुरूप नहीं है।

मुद्दा :

- (ग) किसी भी अन्य महापत्तन न्यास को केवल आरक्षित आधार पर बर्थ नहीं दिया गया है। केवल एनटीपीएल ही एक ऐसा मामला है।

विश्लेषण:

एनटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा कि किसी अन्य महापत्तन में आरक्षित प्रयोजन के लिए बर्थ नहीं दिया जाता है, वास्तविक रूप से सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों पर विभिन्न आरक्षित सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया है। इनमें से कुछेक का नाम परादीप पत्तन न्यास पर उर्वरक बर्थ को आरक्षित प्रयोजन के लिए दिया जाता है; कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) पर केपीटी ने इफको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल) के साथ इफको के आरक्षित प्रयोजन के लिए एक रियायत करार (सीए) पर हस्ताक्षर किए हैं। यह प्राधिकरण सरकार द्वारा जारी लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए इन आरक्षित सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है।

मुद्दा :

- (घ) एनएलसी को एनसीबी-1 के आबंटन के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर भारत सरकार का अनुमोदन 1996 के दिशानिर्देशों के अनुसार है और इस विषय पर बाद में जारी किया गया कोई दिशानिर्देश इस परियोजना पर लागू होगा। अतः 2008 में (2009 से पहले) जारी अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश लागू नहीं हैं। 2008 के दिशानिर्देश केवल पीपीपी परियोजनाओं के लिए ही लागू हैं। एनटीपीएल कोई पीपीपी परियोजना नहीं है।

विश्लेषण :

चूंकि महापत्तनों में निजी क्षेत्र की सहभागिता के लिए दिशानिर्देश प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों की तुलना में एक अलग रूप तालिका में हैं, इसलिए एनटीपीएल पर 2008 के प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों की अप्रयोजनीयता का केवल इस आधार पर ही प्रश्न नहीं उठता है कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का निर्गमन महापत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए 2009 के दिशानिर्देशों के निर्गमन से पहले का है।

मुद्दा :

(ड.) बर्थ के निर्माण के पश्चात अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग तर्क संगत नहीं है।

विश्लेषण :

इस मुद्दे का बाद के पैरा में विश्लेषण किया गया है।

मुद्दा:

(च) वीओसीपीटी इस प्राधिकरण से राजस्व हिस्से के निर्धारण के लिए संपर्क स्थापित नहीं कर सकता है। राजस्व के हिस्से का पहले समझौता-ज्ञापन के मध्यस्थम खंड के अनुसार मध्यस्थम के माध्यम से यह निर्णय लिया जाना होगा कि क्या एनटीपीएल, वीओसीपीटी को राजस्व हिस्से का भुगतान करने का दायी है और तब इस प्राधिकरण के द्वारा इसको निर्धारित किया जा सकता है।

विश्लेषण :

इस प्राधिकरण का क्षेत्राधिकार महापत्तनों और महापत्तनों में प्रचालित कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारण तक सीमित है। जैसा कि पहले के पैराओं में स्पष्ट किया गया है, प्रशुल्क का निर्धारण इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार के भीतर आता है। यह प्राधिकरण अपने क्षेत्राधिकार से परे कोई कदम नहीं उठाता है। यह प्राधिकरण राजस्व हिस्से के निर्धारण में कोई हस्तक्षेप नहीं करता है। यह संबंधित पक्षों के बीच है, कि वे राजस्व हिस्से की व्यवस्था पर निर्णय लें। जैसाकि इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है, राजस्व हिस्से से संबंधित मामले के बारे में इस प्राधिकरण की कोई भूमिका नहीं है जो पूर्णतया वर्तमान मामले में संबंधित पक्षों अर्थात वीओसीपीटी और एनटीपीएल के बीच है जिन्होंने इस मुद्दे पर निर्णय लेना है।

एनटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह यह ध्यान रखते हुए एक उपयुक्त आदेश पारित करे कि 2013 में जारी किए गए दिशानिर्देशों की बाध्यकारी प्रकृति को देखते हुए वीओसीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण की मांग नहीं कर सकता है और यह कि भारत सरकार के दिनांक 22.10.2009 के पत्र में अंतर्विष्ट निर्देश को 2013 के दिशानिर्देशों के खंड 6.1 के द्वारा हटा हुआ समझा जाए।

ऊपर दिए गए विश्लेषण को देखते हुए यह प्राधिकरण एनटीपीएल द्वारा दी गई दलील के अनुसार इस आदेश को पारित करने की स्थिति में नहीं होगा।

(vi) (क) एनटीपीएल ने यह दलील दी है कि बर्थ का निर्माण करने के पश्चात अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग तर्क संगत नहीं है। अतः इस मामले के विश्लेषण से आगे बढ़ने से पहले, जैसा कि इस प्रस्ताव की पृष्ठभूमि देते हुए पहले के पैराओं में स्पष्ट किया गया है, यहां एनसीबी-1 के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों की प्रयोजनीयता के बारे में वीओसीपीटी के साथ हमारे द्वारा आदान-प्रदान किए गए पत्राचार की श्रृंखला के बारे में यह बताना उपयुक्त है। जबकि वीओसीपीटी द्वारा वर्ष 2011 में एनटीपीएल को यह परियोजना पहले ही दी जा चुकी है।

2008 के दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 में यह अनुबंधित है कि उक्त दिशानिर्देश उन सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होते हैं जिनके लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिए गए ढंग से अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं को निर्धारित करके बोलियां आमंत्रित की जाएंगी जब ऐसी परियोजनाओं को निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए बीओटी/बीओओटी अथवा किसी अन्य व्यवस्था के अंतर्गत प्रदान किया जाता हो। 2008 के उक्त दिशानिर्देशों को खंड 1.3.2. यह स्पष्ट करता है कि 31 मार्च, 2005 को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अधिसूचित

किया गया, जैसाकि समय-समय पर संशोधित किया जाए, वे महापत्तन न्यासो और वहां पर पहले से चल रहे निजी टर्मिनलों और इसे साथ-साथ परियोजनाओं के लिए भी प्रशुल्क निर्धारण को शासित करते रहेंगे जहां बोली प्रक्रिया 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रकाशन से पहले समाप्त हो गई हो।

2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं के आधार पर महापत्तन न्यास उस परियोजना के लिए बोलियां आमंत्रित करते हैं और संभावित बोलीकर्ता राजस्व हिस्से को उद्धृत करते हैं। तथापि, वर्तमान मामले में वीओसीपीटी द्वारा यह परियोजना एनटीपीएल को पहले ही प्रदान कर दी गई है।

- (ख) मुम्बई महापत्तन न्यास पर एक वीओटी प्रचालक दी बुथेल्लो ट्रेवल्स के मामले में बोली प्रक्रिया 2008 के पश्चात (अगस्त 2009 में) समाप्त हुई थी। परन्तु चूंकि एमबीपीटी ने वीओटी प्रचालक के मामले में बोली देने से पहले प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित करने का विकल्प नहीं दिया, इस प्राधिकरण ने अपने 02 मई, 2011 के आदेश सं. टीएएमपी/39/2010-एमबीपीटी के तहत यह निर्णय लिया कि एमबीपीटी के इस वीओटी प्रचालक का प्रशुल्क मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत आता है और एमबीपीटी पर दी बुथेल्लो ट्रेवल्स के लिए प्रशुल्क को उक्त आदेश में 2005 के दिशानिर्देशों के उपबंधों का अनुपालन करते हुए तदनुसार निर्धारित किया गया था।
- (ग) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा प्रदान किए गए अनुमोदन के आधार पर कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) पर एक अन्य मामले में केपीटी ने 17 फरवरी, 2011 (2008 के बाद) को इफको किसान बाजार लिमिटेड (आईकेबीएल) के साथ 30 वर्षों की अवधि के लिए अपने आरक्षित उर्वरकों और उर्वरक कच्ची सामग्री को उतारने के लिए बार्ज जैटी का निर्माण, प्रचालित और रख-रखाव करने के लिए रियायत करार पर हस्ताक्षर किए। उक्त सुविधा एक आरक्षित सुविधा है और यह प्रचालक को अन्य कार्गो को भी प्रहस्तन करने देता है। केपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत इस परियोजना को देने के लिए बोलियां आमंत्रित करने से पहले अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का विकल्प नहीं दिया था। केपीटी द्वारा आईकेबीएल को रियायत करार के रूप में प्रदान किया गया प्राधिकार एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है और आईकेबीएल ने इफको क आरक्षित कार्गो को छोड़कर कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क की मांग करते हुए 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव फाइल किया है जिस पर एक पृथक मामले के रूप में कार्यवाई की जा रही है। यह बताना समीचीन है कि इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम प्रशुल्क को अंतिम दरों के निर्धारण तक पहले ही 15 मई, 2015 के आदेश सं.टीएएमपी/55/2013-केपीटी के तहत अनुमोदित कर दिया गया है।
- (घ) एनटीपीएल को बर्थ का आबंटन भारत सरकार के दिनांक 22.10.2009 के पत्र के तहत अनुमोदन से आरक्षित उपयोग सुविधा के लिए है। पोत परिवहन मंत्रालय का मंजूरी पत्र, अन्य बातों के साथ-साथ, यह उल्लेख करता है कि यह अनुमोदन इस शर्त पर है कि एनएलसी को टीएएमपी दरों के अधीन लाया जाएगा। 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 1.3 पीपीपी प्रचालक पर दिशानिर्देशों को लागू करने से डील करता है और प्रशुल्क को निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए अपफ्रंट निर्धारित किया जाएगा। वर्तमान परियोजना निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए नहीं है। यह आरक्षित प्रयोजन के लिए है और वह भी किसी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम को दी गई है। इस मामले में कोई निविदा प्रक्रिया नहीं है क्योंकि सरकार ने एनएलसी को आरक्षित उपयोग हेतु एनसीबी-1 के आबंटन को स्वीकृत किया है। 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 में यथा अनुबंधित प्रशुल्क सीमाओं को

निर्धारित करने से पहले बोली प्रक्रिया की अपेक्षा केवल पीपीपी व्यवस्था न कि आरक्षित सुविधा जैसी अन्य व्यवस्था के लिए ताकि 2005 के दिशानिर्देशों को लागू किया जा सके। पत्तन द्वारा इस प्राधिकरण के विचारार्थ ताप कोयले का प्रहस्तन करने के लिए एनसीबी-1 के लिए अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव पीपीपी आधार पर नहीं है। इस परियोजना को अक्टूबर, 2009 में पोत परिवहन मंत्रालय की स्वीकृति के अनुसार वर्ष 2011 के दौरान आरक्षित उपयोग के लिए नामांकन आधार पर प्रदान किया गया है।

(ड.) मुम्बई पत्तन न्यास में दी बुथेल्लों का मामला पीपीपी विधि पर था। एनसीबी-1 की परियोजना पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित एक आरक्षित सुविधा है। इसके अतिरिक्त आरक्षित व्यवस्था के लिए बोली प्रक्रिया लागू नहीं है। अतः वीओसीपीटी इस बात से संतुष्ट है दी बुथेल्लो ट्रेवल्स का मामला इसके मामले के लिए संगत नहीं है।

(च) वीओसीपीटी ने यह आपत्ति की है कि एनसीबी-1 परियोजना भी कांडला पत्तन न्यास के आईकेबीएल के मामले से तुलनीय है। आईकेबीएल की आरक्षित व्यवस्था में केपीटी और आईकेबीएल के बीच पहले ही रियायत करार (सीए) कर लिया गया है। इसके अलावा, सीए, राजस्व हिस्से को विनिर्दिष्ट नहीं करता है इसके बजाए इसमें घाट शुल्क और अन्य प्रभारों के संग्रहण की व्यवस्था है। कांडला पत्तन न्यास के साथ आईकेबीएल का रियायत करार वीओसीपीटी और एनटीपीएल के बीच हस्ताक्षर किए जाने वाले करार के प्रारूप के समान नहीं है जो अधिकतम राजस्व प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए भारत सरकार के निजी क्षेत्र की भागीदारी 1996 के दिशानिर्देशों के अनुपालन को अनुबंधित करता है जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा बताया गया है।

(छ) इसके अतिरिक्त, दोनों मामलों में रियायत करारों पर पहले ही हस्ताक्षर कर दिए गए थे और इसके पश्चात संबंधित प्राधिकरणों द्वारा प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया था। जबकि एनसीबी-1 बर्थ के लिए यद्यपि इस परियोजना को एनटीपीएल को पोत परिवहन मंत्रालय की स्वीकृति के आधार पर आरक्षित आधार पर प्रदान किया गया है, तथापि एनटीपीएल के साथ रियायत करार पर अभी भी हस्ताक्षर किए जाने हैं। इस वर्तमान परियोजना के लिए राजस्व हिस्से को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है और रियायत करार पर अभी हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं और इस बात को भी मानते हुए कि यह एक पीपीपी परियोजना नहीं है, इसलिए वीओसीपीटी ने बताया है कि वर्तमान प्रस्ताव की तुलना मुम्बई पत्तन न्यास में दी बुथेल्लो ट्रेवल्स के मामलों से नहीं की जा सकती है जो पीपीपी विधि अथवा कांडला पत्तन न्यास के आईकेबीएल के मामले पर था जहां पर संबंधित पक्षों में पहले ही रियायत करारों पर हस्ताक्षर कर दिए गए थे और इसके पश्चात संबंधित प्राधिकरणों द्वारा प्रशुल्क का प्रस्ताव कर दिया गया था।

(ज) वीओसीपीटी द्वारा आगे रखा गया तर्क सरकार द्वारा सभी महापत्तनों को निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए जारी किए गए 1996 के दिशानिर्देशों के पैरा 6 (v) पत्तन आधारित उद्योगों के लिए आरक्षित सुविधाओं के लिए नीति निर्धारित करते हैं। यह तर्क खंड अधिकतम राजस्व प्राप्ति को सुनिश्चित करने के लिए इस शर्त के अनुपालन की जरूरत को अनुबंधित करता है। वीओसीपीटी ने यह दावा किया है कि पत्तन द्वारा आरक्षित सुविधा के लिए परियोजना देने के लिए अधिकतम राजस्व प्राप्ति की शर्त का अनुपालन नहीं किया जा सकता है अगर एनसीबी-1 के लिए प्रशुल्क को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों न कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2008 के अंतर्गत निर्धारित किया जाता है।

उपर्युक्त दलीलों के आधार पर वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण से 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है ताकि राजस्व हिस्से को निर्धारित किया जा सके और रियायत करार पर हस्ताक्षर किए जा सके। अतः वीओसीपीटी ने जोर देकर कहा है कि एनसीबी-1 के लिए प्रशुल्क व्यवस्था 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए न कि 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर की जाएगी।

जहां तक अधिकतम राजस्व प्राप्ति को सुनिश्चित करने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रस्ताव को तैयार करने के कारण का संबंध है, यह नोट किया जाएगा कि इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन प्रशुल्क के निर्धारण में राजस्व को अधिकतम सीमा तक बढ़ाने के लिए नहीं बल्कि लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों के द्वारा किया गया है।

(vii) 1996 के दिशानिर्देशों में पैरा 6(V) जो पत्तन आधारित उद्योगों के लिए आरक्षित सुविधाओं की नीति से संबंधित है, यह उल्लेख करता है कि महापत्तनों को किसी निविदा के सहारे के बिना 100 प्रतिशत आरक्षित भूमि जलाग्र देने के लिए माना जाता है, बशर्ते कि ऐसे उद्योग पत्तन विशिष्ट नहीं हो और उनको संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों द्वारा अनुमोदित किया गया हो और उद्योग अधिकतम राजस्व प्राप्ति का भुगतान करने के इच्छुक हों जो सभी संगत घटकों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित करें। उक्त नीति आरक्षित सुविधाओं के

लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुपालन किए जाने वाले दिशानिर्देशों को निर्धारित नहीं करती है। इस परियोजना के लिए अनुमोदन की स्वीकृति देते समय पोत परिवहन मंत्रालय ने स्पष्ट रूप से बताया है कि यह अनुमोदन इस शर्त के अधीन है कि एनएलसी को टीएएमपी की अनुमोदित दरों के अधीन लाया जाएगा। जैसाकि पहले बताया गया है, सरकार ने इस प्राधिकरण को समय-समय पर महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालित निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए गए हैं। यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों और महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत किए गए निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए प्रशुल्क को विनियमित करने के लिए समय-समय पर पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों से आबद्ध है और इस प्राधिकरण द्वारा लागू दिशानिर्देशों का संबंधित महापत्तन न्यासों और महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक समान अनुपालन किया जाता है।

- (viii) यहां यह बताना समीचीन है कि 2008 के अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए अप्रैल प्रशुल्क के आधार पर महापत्तन न्यास इस परियोजना के लिए बोलियां आमंत्रित करते हैं और संभावित बोलीकर्ता राजस्व हिस्से को उद्धृत करते हैं। वर्तमान मामले में, यह परियोजना पीपीपी मोड पर नहीं है और अतः कोई बोली आमंत्रित नहीं की गई है। इस परियोजना को एनटीपीएल को अक्टूबर, 2009 में पोत परिवहन मंत्रालय की मंजूरी के आधार पर दिया गया है। पोत परिवहन मंत्रालय ने इस परियोजना को मंजूरी प्रदान करते समय स्पष्ट रूप से बताया है कि एनएलसी, एनटीपीएल की अनुमोदित दरों के अधीन होगा, जैसा कि पूर्व के पैरा में बताया गया है। इस पत्तन ने सूचित किया है कि संबंधित पक्षों अर्थात् एनटीपीएल और वीओसीपीटी में रियायत करार पर अभी हस्ताक्षर किए जाने हैं और राजस्व हिस्से को अभी निर्धारित किया जाना अपेक्षित है। वीओसीपीटी ने राजस्व हिस्से को निर्धारित करने के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए अप्रैल आधार पर प्रशुल्क निर्धारण चाहा है। सुविधा का संतुलन 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वीओसीपीटी तर्क के पक्ष में है। अतः यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत फाइल किए गए प्रस्ताव के आधार पर एनसीबी-1 बर्थ हेतु प्रशुल्क के निर्धारण को आगे बढ़ने के लिए प्रवृत्त है।
- (ix) वीओसीपीटी ने 28 मई, 2014 में मूल प्रस्ताव को फाइल करने के बाद अपने 16 अप्रैल, 2015 के पत्र के तहत पूरी तरह से एक संशोधित प्रस्ताव फाइल किया है। इस संशोधित प्रस्ताव में इस पत्तन ने वीओसीपीटी के विचार बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए पूंजीगत लागत को आशोधित किया है। मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 276.37 रुपए प्रति टन ग्रहस्तन दर को कम करके 107.84 रुपए प्रति टन कर दिया गया है। बर्थ भाड़ा प्रभार और विविध प्रभार को भी कम किए जाने का प्रस्ताव है इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान दी गई सूचना/स्पष्टीकरण सहित वीओसीपीटी के संशोधित प्रस्ताव को इस मामले पर निर्णय लेने के लिए ध्यान में रखा गया है।
- (x) संयुक्त सुनवाई के दौरान एनटीपीएल ने बताया था कि प्रस्तावित सुविधा केवल आरक्षित उपयोग के लिए है, अतः एनटीपीएल को छोड़कर हितधारकों से परामर्श करना उपयुक्त नहीं है। इस संदर्भ में यह बताना सीमचीन है कि वीओसीपीटी का प्रस्ताव यह उल्लेख करता है कि इस परियोजना का कभी-कभी अन्य उपयोगकर्ताओं द्वारा भी उपयोग किया जाएगा। वीओसीपीटी ने परामर्श किए जाने वाले उपयोगकर्ताओं की सूची भी प्रदान की थी, अतः एनटीपीएल के अतिरिक्त अन्य संबंधित हितधारकों से भी इस पत्तन द्वारा प्रदान की गई सूची के अनुसार परामर्श किया गया।

इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान एनटीपीएल ने निवेदन किया कि एनसीबी-1 पर स्थापित कन्वेयर और अन्य सुविधा आरक्षित उपयोग के लिए है और इस सुविधा को किसी अन्य उपयोगकर्ता द्वारा उपयोग नहीं किया जा सकता है। अतः वीओसीपीटी को एक बार पुनः अनुरोध किया गया कि वह अन्य उपयोगकर्ताओं पर प्रस्तावित प्रशुल्क लागू करने के लिए अपने प्रस्ताव की उपयुक्तता को स्पष्ट करे। वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि जब बर्थ खाली रहता है, अन्यो द्वारा सुविधा के उपयोग के लिए रियायत करार के प्रारूप में एक प्रावधान है। अतः यह प्राधिकरण वीओसीपीटी जो रियायत प्रदान करने वाला प्राधिकरण है के स्पष्टीकरण पर भरोसा करता है। यहां यह बताना समीचीन है कि वीओटी प्रचालक अर्थात् केपीटी जहां यह सुविधा आरक्षित उपयोग के लिए है, पर आईकेबीएल के लिए भी केपीटी और आईकेबीएल में हस्ताक्षर हुए रियायत करार प्रचालक को अन्य कार्गो के ग्रहस्तन करने के लिए अनुमति देता है जैसाकि इस सुविधा का इष्टतम उपयोग करने के लिए रियायत प्रदान करने वाला प्राधिकरण अर्थात् केपीटी द्वारा निर्देश दिया गया है।

(xi) इष्टतम टर्मिनल क्षमता

(क) इष्टतम घाट क्षमता:

- (i) पत्तन ने इष्टतम क्वे क्षमता के निर्धारण के लिए पेनामैक्स पोतों के 100% हिस्से पर विचार किया है। पत्तन को पत्तन की तलकर्षण योजनाओं को ध्यान में रखते हुए यह परीक्षण करने का अनुरोध किया गया था कि क्या परियोजना अवधि के दौरान प्रस्तावित टर्मिनल पर केपसाइज़ पोतों के प्रहस्तन किया जाने की प्रत्याशा है, जो लंबे क्षितिज के लिए होते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि केपसाइज़ पोत को 152 मीटर पोत प्रवेश चैनल की चौड़ाई तथा बर्थ और बर्थ अंतरापृष्ठ में 12.80 मीटर कर्षण को देखते हुए एनसीबी-1 स्थान नहीं दिया जा सकता अतः एनसीबी-1 बर्थ की इष्टतम क्वे क्षमता का निर्धारण करने के लिए 100% पैनामैक्स आकार के पोतों पर ही विचार किया गया। पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (ii) जैसा कि ऊपर बताया गया है पेनामैक्स पोतों के हिस्से और रकोयला उतरायी टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उतरायी मानकों के अनुसार 35,000 टन प्रतिपोत/दिन की पेनामैक्स पोत की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए, एनसीबी-1 की मशीनीकृत कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की इष्टतम क्वे क्षमता 89,42,500 टन (यानी 8.94 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए)) निकलती है जैसी वीओसीपीटी ने निर्धारित की है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता:

- (i) वीओसीपीटी ने कोयला कार्गो को स्टैक करने के लिए 81,450 वर्गमीटर के स्टैकिंग क्षेत्र पर विचार किया है। वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि कार्गो स्टैकिंग के लिए संयंत्र के डिजाइन के अनुसार 81,450 वर्गमीटर क्षेत्र का पता लगाया गया है, और बताया है कि एनटीपीएल ने भी स्टैकिंग क्षेत्र की पुष्टि की है। इसलिए वीओसीपीटी द्वारा दिये गए स्टैकिंग क्षेत्र पैरामीटरों पर विश्वास किया जाता है।
- (ii) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 कोयला टर्मिनल के लिए 3 टन प्रति वर्गमीटर स्टैकिंग नार्म और 12 का टर्न ओवर मानक निर्धारित करते हैं।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित उपरोक्त मानदंडों के प्रति वीओसीपीटी ने इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए 5 टन प्रति वर्गमीटर की स्टैकिंग मात्रा और एक वर्ष में 17.86 के टर्न-ओवर पर विचार किया है और प्रतिमानों पर विचार करके और अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित सूत्र लागू करने पर, वीओसीपीटी ने इष्टतम यार्ड क्षमता 50,91,400 (यानी 5.09 एमटीपीए) $(81,450 \times 5 \text{ टन} \times 17.86 \times 70\%)$ निर्धारित की है। यहाँ यह बताना संगत है कि वीओसीपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए अपने एक अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में 6.6 टन/वर्गमीटर ओर 28 की टर्नओवर के कारक पर विचार किया था। 23 फरवरी, 2010 के संगत आदेश टीएएमपी/27/2009-टीपीटी के संदर्भ में वीओसीपीटी को इस मामले में भी उन्नत प्रतिमानों को अपनाने का परीक्षण करने का अनुरोध किया गया था।

इसके अतिरिक्त, इस परियोजना में यार्ड क्षमता सीमांत कारक बन जाती है जिससे दो क्षमताओं यानी 8.94 एमटीपीए की इष्टतम क्वे क्षमता और 5.09

एमटीपीए की इष्टतम क्वे क्षमता के बीच भारी अंतर है। वीओसीपीटी को यह परीक्षण करने की सलाह दी गई कि क्या सभी संभव तंत्रों का पता लगाकर यानी स्टेकिंग प्रतिमान, कोयले के लिए भंडारण क्षेत्र, टर्नओवर प्रतिमानों में सुधार लाकर, यार्ड क्षमता में सुधार लाना संभव हैं। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा सुविचारित स्टेकिंग प्रतिमान और टर्नओवर प्रतिमान एनटीपीएल की व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि वर्तमान मामले में स्टेकिंग ऊंचाई के लिए अपनाए गए प्रतिमान एनटीपीएल के विद्युत संयंत्र के लिए परियोजना विशिष्ट हैं। आरक्षित सुविधा ताप विद्युत संयंत्र के प्रचालन से संबद्ध है और एनसीबी- 1 में प्राप्त कोयला, कन्वेयर के माध्यम से वहां पहुंचाया जाता है। अतः, पत्तन से स्पष्ट रूप से यह बताया गया है कि क्षेत्र को बढ़ाकर यार्ड क्षमता में और सुधार लाने का प्रश्न ही नहीं उठता। वीओसीपीटी ने और औचित्य दिया कि एनटीपीएल 1000 मेगावॉट ताप विद्युत की क्षमता के लिए डिजाइन की गई आरक्षित सुविधा है। इस प्रयोजन के लिए, संयंत्र हेतु तापीय कोयले की आवश्यकता 5.0 मिलियन टन प्रति वर्ष होती है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उक्त स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और यह मानते हुए कि वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित स्टेकिंग और टर्नओवर प्रतिमान अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से ऊंचे हैं, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित एनसीबी- 1 की 5.09 एमटीपीए की इष्टतम यार्ड क्षमता पर विश्वास करता है।

- (ग) तदनुसार, एनसीबी- 1 की इष्टतम क्षमता दोनों क्षमताओं यानी क्वे ओर यार्ड क्षमता में से निम्नतम 50,91,440 टन प्रति वर्ष (यानी 5.09 एमटीपीए) स्वीकार की जाती है जैसी कि वीओसीपीटी ने निर्धारित की है।
- (घ) पत्तन ने यह बताया है कि यदि बाद में, कभी इष्टतम क्षमता में निहित सुधार होने पर स्टेकिंग प्रतिमानों में कोई परिवर्तन होता है, तो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.7.1 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जायेगा। वीओसीपीटी का अनुरोध उसके स्वयं के स्पष्टीकरण का विरोधात्मक है जहां पत्तन ने बताया है कि प्रशुल्क आरक्षित सुविधा ताप विद्युत संयंत्र के प्रचालनों से संबद्ध है और आयातित कोयला कन्वेयर के माध्यम से भेजा जाता है और कि यार्ड क्षमता में और सुधार का प्रश्न ही नहीं उठता। जहां तक 2008 के दिशानिर्देश के खंड 2.7.1 की ओर ध्यान आकर्षित करने का संदर्भ है, यहां यह कहना संगत है कि वही खंड यह कहता है कि अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं की समीक्षा पांच वर्ष में एक बार की जायेगी ताकि उस किसी आसाधारण घटना का सभंजन किया जा सके जिसके लिए एक समझदार व्यक्ति द्वारा भी अनुमान लगाना कठिन होता है। कथित दिशानिर्देश स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क सीमाओं की समीक्षा उन परियोजनाओं पर लागू होगी जिनकी बाद में बोली लगायी जानी होती है। इस प्रकार, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा उन परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने का प्रावधान नहीं है जिनकी बाद में बोली लगायी जाती है और जैसे वर्तमान मामले में सीए पर हस्ताक्षर करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क उन्हीं दिशानिर्देशों के खंड 2.8. के अनुसार वार्षिक सूचकांकन के अधीन होते हैं। वीओसीपीटी और एनटीपीएल कृपया इस स्थिति का संज्ञान ले।

यह स्वीकार किया जाता है कि कांडला पत्तन न्यास स्थित एसपीएम के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क जैसे कुछेक अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में, इस प्राधिकरण ने पत्तन के अनुरोध

पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के उपबंध की अनुमति दी है। ऐसा इसलिए क्योंकि परियोजना में परियोजना अवधि में स्वयं परियोजना प्रोफाइल में परिवर्तन की संकल्पना की गई है जैसे परियोजना अवधि के दौरान अतिरिक्त भूमि का आबंटन। वर्तमान मामले में, परियोजना प्रोफाइल में कोई परिवर्तन होने की कोई संभावना नहीं है। विभिन्न कारणों से परियोजना अवधि के दौरान स्टेकिंग प्रतिमानों में सुधार न केवल इस परियोजना में बल्कि किसी भी परियोजना में अवश्यभावी होते हैं। अप्रकट प्रशुल्क इष्टतम क्षमता के लिए निर्धारित किये जाते हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, कि वीओसीपीटी द्वारा मान लिए गए स्टेकिंग प्रतिमान एनटीपीएल द्वारा दी गई जानकारी पर आधारित हैं और वास्तव में 2008 के दिशानिर्देशों से अधिक ही हैं।

यदि ऐसा है तो, परियोजना अवधि के दौरान प्रशुल्क संशोधन के लिए वीओसीपीटी का अनुरोध अप्रकट दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.7.1 के अनुरूप नहीं पाया जाता है। वर्तमान मामले में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क उन्हीं दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं।

(xii) पूँजीगत लागत:

मूल प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूँजीगत लागत 39,007.09 लाख रुपए है जिसमें 34,100.17 रुपए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए है और 4,906.92 लाख रुपए बर्थिंग सेवा के लिए। अप्रैल, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने एनटीपीएल द्वारा की गई टिप्पणी को ध्यान में रखकर आकलनों की समीक्षा की और पूँजीगत लागत को आशोधित कर 19,149.19 लाख रुपए किया जिसमें 14,778.13 लाख रुपए कार्गो और 4,371.06 लाख रुपए बर्थिंग सेवाओं के लिए थे। पूँजीगत लागत के आकलनों पर निम्नलिखित पैराओं में चर्चा की गई है :

(क) कार्गो प्रहस्तन कार्य

(i) सिविल निर्माण लागत

(क) अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देश मोटे तौर पर कोयला उत्तरायी टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों का संकेत करता है अर्थात् बर्थ आवरण और अप्रोच, स्टैक यार्ड, रेलवे पट्टी के लिए स्टैकर, रीक्लेमर, पोत उत्तरायी वैगन, कन्वेयर गैलरीज, अंतरण टावर, मार्शलिंग यार्ड, सड़कें, भवन, जल आपूर्ति, और निकासी प्रणाली और पत्तन को सिविल लागत आकलन की अपेक्षा करता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दिशा-निर्देशों में सूचीबद्ध मदों की इस परियोजना में संकल्पना नहीं की गई है। प्रासंगिक मदों को एनटीपीएल द्वारा विद्युत उत्पादन के लिए स्थापित संयंत्र सुविधा की पूँजीगत लागत में जोड़ा गया है और ये प्रस्ताव के अंतर्गत विषयक सुविधा की पूँजीगत लागत का भाग नहीं हैं।

जैसा कि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी द्वारा यार्ड की इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए स्टेकिंग कार्गो के लिए 81,450 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विचार किया गया है। तथापि, भंडारण सिविल कार्यों के लिए पूँजीगत लागत में भंडारण यार्ड के लिए किसी पूँजीगत लागत को शामिल नहीं किया गया है। जब इसे विशिष्ट रूप से पत्तन के ध्यान में लाया गया तो वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि विद्युत उत्पादन संयंत्र की स्थापना के लिए वीओसीपीटी ने एनटीपीएल को आबंटित कुल भूमि का क्षेत्रफल 81,450 वर्ग मीटर है जो संयंत्र के डिजाइन के अनुसार कार्गो की स्टेकिंग और भण्डारण यार्ड विकास के लिए पूँजीगत लागत एनटीपीएल द्वारा संयंत्र विकास लागत के व्यय का भाग हैं। इस प्रकार, वीओसीपीटी के निवेदन से यह प्रतीत होता है कि यह स्टेकिंग क्षेत्र संयंत्र क्षेत्र का एक भाग है और पूँजीगत लागत भी संयंत्र लागत का एक भाग है। वीओसीपीटी ने इस क्षेत्र पर इष्टतम यार्ड क्षमता केवल इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के प्रयोजन के लिए विचार किया है, क्योंकि यह इस बर्थ की इष्टतम क्षमता का एक सीमांत कारक है। वीओसीपीटी द्वारा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के इस परिकलन में स्टैकयार्ड की पूँजीगत लागत पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन ने किसी भण्डार प्रभार का प्रस्ताव भी नहीं

किया है। इस प्रकार, संक्षेप में, वीओसीपीटी द्वारा 81,450 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विचार केवल इष्टतम यार्ड क्षमता के निर्धारण के प्रयोजन से किया है। वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति पर एनटीपीएल ने भी कोई आपत्ति नहीं उठायी है।

वीओसीपीटी ने 16 अप्रैल, 2015 के अपने संशोधित प्रस्ताव में, एनसीबी I, II, III और IV द्वारा सामूहिक रूप से प्रयोग की जाने वाली सड़कों और मार्ग विद्युतीकरण की 248.61 लाख रुपए की आनुपातिक लागत का आकलन किया है। एनटीपीएल ने वीओसीपीटी को इस पूंजीगत लागत के आकलन को निकालने का अनुरोध इस आधार पर किया था कि पत्तन द्वारा बनाई गई सड़कें सामूहिक प्रयोग के लिए हैं और इन्हें पत्तन की अवसंरचना समझा जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने एनटीपीएल की इस दलील को स्वीकार नहीं किया। वीओसीपीटी ने तर्क दिया कि रेड गेट से एसईपीसी जेट्टी के लिंक मार्ग की पूंजीगत लागत का प्रयोग बर्थ संख्या एनसीबी I, II, III और IV के द्वारा ही किया जाना है। इसलिए वीओसीपीटी ने एनसीबी-1 बर्थ से संबंधित सड़क की पूंजीगत लागत को 248.61 लाख रुपए के आनुपातिक भाग का इस परियोजना के प्रशुल्क निर्धारण में विचार किया है। सिविल कार्यों की प्रासंगिक सूची में अन्य मदों के साथ सड़कें भी शामिल हैं। अप्रेंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा रखते हैं जैसा कि पत्तन द्वारा आकलित किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण और तर्कों को ध्यान में रखकर, सिविल कार्य शीर्ष के अंतर्गत सामूहिक सड़क और सड़क विद्युतीकरण के लिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित 248.61 लाख रु. की पूंजीगत लागत पर विश्वास किया जाता है और इस परियोजना के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से विचार में लिया जाता है।

- (ख) वीओसीपीटी ने आकस्मिकता, पर्यवेक्षण और अभियांत्रिकी लागत का 10 % आकलन में लिया है। जब यह उल्लेख किया गया कि यह आकलन अप्रेंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है, वीओसीपीटी ने अपनी एक अन्य परियोजना अर्थात् बर्थ संख्या एनसीबी-II के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण का दृष्टांत दिया जहां पत्तन द्वारा आकस्मिकता अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण के लिए 10% कापेक्स का आकलन किया गया था और जिसे अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण ने अनुज्ञा दी है।

एनटीपीएल ने इस मद को पूंजीगत लागत में शामिल करने पर आपत्ति की। इस संदर्भ में, यहां यह बताना प्रासंगिक है कि आकस्मिकता, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण लागत मदों का आकलन तब संगत है जब पूंजीगत लागत की प्रमाणा आकलनों पर आधारित होती है। वर्तमान मामले में, तथापि, यह सूचित किया गया है कि प्रस्तावित अप्रेंट प्रशुल्क निकालने के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत एनटीपीएल द्वारा लगाई गई वास्तविक पूंजीगत लागत पर आधारित है। यदि ऐसा है तो, आकस्मिकता, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण लागत का प्रश्न नहीं उठता। वीओसीपीटी द्वारा आकस्मिकता, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण लागत को इसलिए शामिल नहीं किया गया। लेकिन सिविल लागत के 5% के अनुज्ञेय किया जाता है जैसा कि नीचे व्याख्या की गई है।

अप्रेंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 निर्माण अवधि के दौरान व्याज लागत, कार्यकारी पूंजी मार्जिन आदि की विविध पूंजीगत लागतों के आकलन के मानक पूंजी व्यय कापेक्स का 5 % की दर पर निर्धारित करता है। वीओसीपीटी ने उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत का आकलन मानकों के अनुसार किया है। तथापि, इसने विविध पूंजीगत लागत का आकलन सिविल कार्यों के 5 % की दर पर नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल लागत का 5% विविध पूंजीगत लागत के रूप में लिया गया है।

- (ग) उक्त आशोधनों के अधीन, अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के परिकलन में आशोधित पूंजी लागत वीओसीपीटी द्वारा आकलित 273.47 लाख रुपए के प्रति 261.04 लाख रुपए बनती है।

(ii) **उपस्कर लागत:**

- (क) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 में कोयला उत्तरायी टर्मिनल के लिए उपस्करों की प्रासंगिक सूची दी गई है अर्थात् पोत अनलोडर-2 नग, रीक्लेमर-2 नग, वैगन लोडर-1, ट्रक लोडर -1 नग, स्टैकर-2 नग, बैल्ट कन्वेयर, क्रेन-2 नग, पे-लोडर्स और डॉजर्स-4 नग, वर्कशाप उपकरण और बिजली उर्जा तथा नियंत्रण स्विच गियर निर्धारित मानकों के प्रति, वीओसीपीटी द्वारा आकलित उपस्कर पूंजीगत लागत में 2 तट अनलोडर, 2 स्टैकर और कन्वेयर शामिल किए हैं।

वीओसीपीटी द्वारा आकलित उपस्कर के लिए पूंजीगत लागत में प्रासंगिक सूची में निर्धारित अन्य मदों पर पूंजीगत लागत शामिल नहीं की गई है। जब प्रासंगिक सूची से निकाले जाने के कारणों के बारे में विशिष्ट रूप से पूछे जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया कि पूंजीगत लागत पर प्रासंगिक उपस्कर की वास्तविक तैनाती के अनुसार विचार किया गया है जैसा कि एनटीपीएल द्वारा सूचित किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा 2 स्टैकरों और 2 तट अनलोडरों के लिए अपने अप्रैल 2015 के संशोधित प्रस्ताव में 8097.72 लाख रुपए की संशोधित पूंजीगत लागत एनटीपीएल द्वारा मामले के संसाधन के दौरान दी गई सूचना पर आधारित है, जिस पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

वीओसीपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में कन्वेयर के लिए 13537.09 लाख रुपए का आकलन किया था। इस मामले के संसाधन के दौरान एनटीपीएल ने बताया कि यह लागत एनटीपीएल द्वारा बर्थ से चालू किए गए ताप विद्युत संयंत्र में उपभोग स्थान तक, जोकि 4 कि.मी. दूर है, एनटीपीएल की कुल कन्वेयर लागत है। इसलिए, एनटीपीएल ने वीओसीपीटी को अनुरोध किया कि कन्वेयर की पूंजीगत लागत पर सिर्फ बर्थ तक ही विचार करे यानी 417.53 लाख रुपए। यह सूचित किया गया है कि वीओसीपीटी अपने संशोधित प्रस्ताव में कन्वेयर क्षेत्र को बर्थ संख्या एनसीबी-1 से रैड गेट तक को विचार में लेते हुए 4934.33 लाख रुपए की संशोधित कन्वेयर पूंजीगत लागत पर विचार कर रहा है। एनटीपीएल ने फिर से दोहराया है कि बर्थ पर ही कन्वेयर की पूंजीगत लागत पर विचार किया जाए। एनटीपीएल के विचारों से वीओसीपीटी सहमत नहीं था। यह बताया गया है कि कन्वेयर लागत के संशोधित आकलन बर्थ से रैड गेट तक के कन्वेयर क्षेत्र के हैं जैसा कि एनटीपीएल ने बताया है और यह ठीक है। वीओसीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, कन्वेयर लागत को इस संशोधित आकलन, जैसा कि वीओसीपीटी ने प्रस्तुत किया है, पर विचार किया जाता है।

चूंकि वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत, एनटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना पर आधारित है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत लागत के आकलनों पर पूर्णतः विश्वास किया जाता है और अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए इन पर विचार किया जाता है।

- (ख) वीओसीपीटी ने पहले उपस्कर की पूंजीगत लागत के 10% पर आकस्मिकता, पर्यवेक्षण और अभियांत्रिकी लागत आकलित की थी। इस पर एनटीपीएल ने आपत्ति की थी। संशोधित प्रस्ताव में इस मद को उपस्कर की पूंजीगत लागत के 5.9% पर आकलित किया है। यह पूंजीगत लागत (आकस्मिकता सहित) के 5% से अतिरिक्त है और इसे

2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार विविध पूंजीगत लागत के रूप में आकलित किया गया है। आकस्मिता, पर्यवेक्षण और अभियांत्रिकी से संबंधित लागत को पूर्व में स्पष्ट किए गए कारणों से आकलन में नहीं लिया गया। जहां तक विविध पूंजीगत लागत का संबंध है, उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत का आकलन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है अतः आशोधित पूंजीगत लागत पर विचार किया गया जिसमें वीओसीपीटी द्वारा 5.9 प्रतिशत आकस्मिता के लिए आकलित को छोड़ दिया गया है।

- (ग) उक्त विश्लेषण के अधीन, उपस्कर के लिए आशोधित पूंजीगत लागत 13683.65 लाख रुपए आती है (यानी 13032.65 लाख रुपए + 651.60 लाख रुपए)। जबकि वीओसीपीटी द्वारा 14504.66 लाख रुपए (13800.65 लाख रुपए + 703.72 लाख रुपए) आकलित की थी।

उपस्कर और सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत मिलाकर कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए आशोधित पूंजीगत लागत वीओसीपीटी द्वारा आकलित 14778.13 लाख रुपए के प्रति 13944.69 लाख रुपए हैं।

(ख) बर्थ लागत

अपफ्रंट दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं की पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के साथ-साथ किए गए निकर्षण, यदि हो, की लागत शामिल होती है।

वीओसीपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में बर्थ की पूंजीगत लागत का आकलन 4460.84 लाख रुपए किया था। एनटीपीएल द्वारा उल्लेख किए जाने पर कि इसके द्वारा बर्थ के लिए वास्तव में 4371.06 लाख रुपए की पूंजीगत लागत व्यय की है, वीओसीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ की पूंजीगत लागत 4371.06 लाख रुपए आकलित की है। चूंकि संशोधित आकलन एनटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना पर आधारित है इसलिए उस पर विश्वास कर विचार में लिया गया।

वीओसीपीटी ने बर्थ के साथ निकर्षण के लिए किसी पूंजीगत लागत को आकलन में नहीं लिया है। यह पुष्टि की गई कि बर्थ के सामने निकर्षण पत्तन का उत्तरदायित्व है।

- (ग) लगाई गई पूंजी पर आय आकलित की गई संशोधित पूंजीगत लागत पर 16 प्रतिशत पर आकलित की गई है। कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए यह वीओसीपीटी द्वारा आकलित 2364.50 लाख रुपए के प्रति 2231.15 लाख रुपए निकलती है। बर्थ किराये के लिए लगाई गई पूंजी पर आय 699.37 लाख रुपए निकलती है जेसी कि वीओसीपीटी द्वारा सुनिश्चित की गई है।

(xiii) कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए प्रचालन लागत:

- (क) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विद्युत उपभोग मानक 1.40 यूनिट प्रति टन निर्धारित करते हैं। वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित विद्युत उपभोग मानक अपनाते हुए विद्युत लागत का आकलन किया है।

मूल प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने अपने अन्य संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावों में सुविचारित विद्युत लागत के अनुरूप 8 रुपए प्रति टन की विद्युत यूनिट लागत पर विचार किया था। वर्तमान मामले में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एनटीपीएल पत्तन द्वारा आबंटित भूमि पर चालू किये गए ताप विद्युत संयंत्र पर एनसीबी-1 बर्थ से प्राप्त ताप कोयले से विद्युत उत्पादन करता है। वीओसीपीटी ने, अपने संशोधित प्रस्ताव में, विद्युत की यूनिट लागत को घटाकर 4.28 रुपए कर दिया है जो एनटीपीएल द्वारा उसके द्वारा विद्युत उत्पादन पर व्यय की गई वास्तविक लागत है जिसे एनटीपीएल ने अपने 4 जून, 2015 के

पत्र द्वारा सूचित किया। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के लिए पत्तन द्वारा विद्युत लागत का आकलन 305.08 लाख रुपए किया गया है।

- (ख) 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत और यांत्रिक और विद्युत उपस्करों का 7 प्रतिशत और बीमा लागत सकल स्थायी परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत और अन्य व्यय स्थायी परिसंपत्तियों के आशोधित सकल मूल्य का 5 प्रतिशत हैं। लेकिन, यह पाया जाता है कि कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए कुल पूंजीगत लागत के आकलन से सिविल कार्यों पर पूंजीगत लागत से निकाल दिया है। 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सकल स्थायी परिसंपत्तियों के निर्धारित स्तर पर बीमा और अन्य व्ययों के आकलन की अपेक्षा करते हैं। जबकि वीओसीपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण तथा मूल्यहास के आकलन के लिए सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत पर विचार किया है, पत्तन का बीमा और अन्य व्ययों के आकलन के लिए सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत को शामिल न करने के कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। हमारे विश्लेषण में, बीमा लागत और साथ ही अन्य व्यय का कार्गो प्रहस्तन कार्यों की कुल आशोधित पूंजीगत लागत पर आकलन किया है यानी दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुसार सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत को शामिल करते हुए।

- (ग) वीओसीपीटी ने मूल्यहास का आकलन सिविल लागत का 9.5 प्रतिशत की दर से और उपस्कर लागत का 6.33 प्रतिशत की दर पर किया है। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि वीओसीपीटी के अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में मूल्यहास को सिविल लागत के 3.17 प्रतिशत की दर पर विचार किया गया है जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार मूल्यहास दर लागू है। इसे देखते हुए सिविल कार्यों की पूंजीगत लागत पर मूल्यहास को आशोधित पूंजीगत लागत आकलनों पर आशोधित 3.17 प्रतिशत की दर पर विचार किया है।

पत्तन ने बताया है कि इसके द्वारा उपस्कर पर मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार लागू 6.33 प्रतिशत की दर से विचार में लिया गया है। यह भी वीओसीपीटी के अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में सुविचारित मूल्यहास दर के अनुरूप है। इसे ध्यान में रखकर उपस्करों पर मूल्यहास दर आशोधित पूंजीगत लागत आकलनों पर 6.33 प्रतिशत आंकी गई है।

- (घ) (i) अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों पर आकलित किया जाना होता है।
- (ii) (क) वीओसीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में 13206 वर्गमीटर के लिए लाइसेंस शुल्क (जलाग्र प्रभार) का आकलन किया है जिसमें 750 वर्ग मीटर कार्यकारी प्लेटफार्म और 12456 वर्गमीटर बर्थिंग क्षेत्र है। वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा 4 अप्रैल, 2014 के अपने आदेश द्वारा 01.07.2014 से 30.06.2015 के लिए भूमि के वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए अनुमोदित लीज़ किराये के लिए 348.64 प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष की लाइसेंस फीस के 50 प्रतिशत पर विचार करते हुए 13206 वर्गमीटर के लिए प्रभार्य 174.34 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की यूनिट दर पर लाइसेंस फीस (जलाग्र प्रभार) का आकलन किया है इस प्राधिकरण के उक्त आदेश द्वारा अनुमोदित लीज़ किराया अनुसूची के अनुसार 01.07.2015 से लागू 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि को लागू करते हुए लाइसेंस फीस की यूनिट दर (जलाग्र प्रभार) 177.34 रुपए प्रति

वर्गमीटर/प्रतिवर्ष पर अद्यतन की गई है। तदनुसार, 13,206 प्रति/वर्ग/मीटर की आशोधित लाइसेंस फीस वीओसीपीटी द्वारा आकलित 23.02 लाख रुपए के प्रति 23.48 लाख रुपए बनती है।

(ख) वीओसीपीटी ने 11037.4 वर्गमीटर के जेद्री क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस फीस का आकलन किया है। वीओसीपीटी द्वारा वाणिज्यिक क्षेत्र के लिए फरवरी 2010 में प्रभार्य दर के अनुसार 170.92 रुपए प्रति/वर्ग/मीटर की यूनिट दर अपनायी गई है। इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अपने 4 अप्रैल, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/6/2012-वीओसीपीटी के द्वारा वीओसीपीटी की भूमि के लिए दो पंचाबद हेतु अर्थात् 01 जुलाई, 2007 से 30 जून, 2012 और 01 जुलाई, 2012 से 30 जून, 2017 तक लीज़ किराया दर संशोधित की थी। उस आदेश के अनुसार 01 जुलाई, 2015 से 30 जून, 2016 तक वाणिज्यिक क्षेत्र के लिए 355.65 रुपए प्रति वर्गमीटर/प्रतिवर्ष की यूनिट दर प्रभार्य होगी। तदनुसार, जेद्री क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस को आशोधित कर दिया गया है और उक्त युनिट को लागू करते हुए आशोधित आकलन वीओसीपीटी के 18.87 लाख रुपए के स्थान पर 39.25 लाख रुपए बनता है।

(ग) कन्वेयर के लिए मार्गाधिकार किराया प्रभार, वीओसीपीटी ने पत्तन के सुरक्षा बिन्दु के भीतर कन्वेयर घोड़ी (ट्रेसल) के लिए 22,960.56 वर्गमीटर के कन्वेयर क्षेत्र की भी लाइसेंस फीस का आकलन किया है। मार्गाधिकार किराया प्रभार के आकलन के लिए वीओसीपीटी ने 1.42 रुपए प्रति/वर्ग/मीटर/प्रतिवर्ष की यूनिट दर अपनायी है जो वीओसीपीटी के वर्तमान दरमानों के अनुरूप है, अतः बिना किसी आशोधन के विचार किया गया।

(xiv) उक्त विश्लेषण के आधार पर कार्गो प्रहत्सन कार्य के लिए कुल प्रचालन लागत वीओसीपीटी द्वारा आकलित 3139.76 लाख रुपए के प्रति 3039.74 लाख रुपए बनती है।

(xv) बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थिंग सेवाओं के लिए बर्थ की निर्माण लागत और बर्थ के साथ किये गए निकर्षण की लागत के 1 प्रतिशत पर आकलित किये जाने की अपेक्षा करते हैं। वीओसीपीटी न बर्थिंग सेवाओं के लिए वार्षिक राजस्व का आकलन करते समय, अनुरक्षण के 1 प्रतिशत के निर्धारित मानक के अतिरिक्त, पूंजी लागत का 1 प्रतिशत बीमा के लिए और 1.58 प्रतिशत मूल्यह्रास के लिए आकलन किया है। यद्यपि दिशानिर्देश बर्थ लागत और निकर्षण के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परिसंपत्तियों को पर्याप्त बीमा कवरेज भी चाहिए और तथ्य यह भी है कि परिसंपत्ति की टूट-फूट के कारण उसको हुए मूल्यह्रास को भी अस्वीकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तनों न्यासों पर अपफ्रंट प्रशुल्क बर्थ किराया और बर्थिंग सेवाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, इस स्थिति को मान्य किया गया है और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने में 1 प्रतिशत बीमा लागत और 3.17 प्रतिशत मूल्यह्रास पर विचार किया गया था। अन्य महापत्तन न्यासों के अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में 3.17 प्रतिशत मूल्यह्रास की दर कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत सिविल कार्यों पर प्रभार्य मूल्यह्रास दर पर विचार किया जाता है। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, बर्थिंग सेवाओं से राजस्व आय का निर्धारण करने के लिए प्रचालन लागत का आकलन करते समय इस मामले में भी पूंजीगत लागत पर 1 प्रतिशत बीमा दर और 3.17 प्रतिशत की मूल्यह्रास दर पर विचार किया गया।

इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा का परिकलन करते समय व्यय की किसी ऐसी मद पर निर्णय लेने में लचीलापन अपनाने की भी इज्जात देता है, जिसे यह समाविष्ट करने के लिए आवश्यक समझे, जिसके लिए दिशानिर्देशों में कोई सुनिश्चित मानक न दिए गए हों।

(xvi) वीओसीपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है आशोधित विवरण की एक प्रति **अनुलग्नक I** पर संलग्न है।

(क) कार्गो प्रहस्तन सेवा से वार्षिक राजस्व आय, जो नियोजित पूंजी पर आय तथा प्रचालन लागत का जोड़ है, पत्तन द्वारा आकलित 5544.26 लाख रुपए के प्रति 5270.89 लाख रुपए है।

(ख) कोयला टर्मिनल दिशानिर्देश, कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार को, 1 प्रतिशत भंडारण प्रभार और 1 प्रतिशत विविध प्रभारों में संविभाजित करने की अपेक्षा रखते हैं। इसके प्रति, वीओसीपीटी ने आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को 99:1 के अनुपात में दो गुणों में विभाजित किया है अर्थात् कोयला प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभार। वीओसीपीटी ने न तो किसी राजस्व अपेक्षा को और न ही भंडार प्रभार का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि भंडारण क्षेत्र एनटीपीएल द्वारा विकसित संयंत्र क्षेत्र का एक भाग है इसलिए यह अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस परियोजना का हिस्सा नहीं बनता उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा का दो कार्यों यानी कोयला प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभारों को 99:1 के अनुपात में विभाजन स्वीकृत है जैसा कि पत्तन ने प्रस्ताव किया है। प्रसंगवश, एनटीपीएल ने भी एआरआर के दो भागों में विभाजन पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है।

(ग) अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं का निर्धारित प्रत्येक कार्गो वर्ग की आकलित राजस्व अपेक्षाओं की इष्टतम क्षमता में उनके हिस्से के संदर्भ से उन्हें पूरा करने के लिए किया जाता है।

(घ) सरकार के नीति निदेशों के अनुसार, तटीय कार्गो (ताप कोयल और कूड तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुहिकाओं सहित पीओएल को छोड़कर) और तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रभार्य है, जो सामान्य कार्गो/पोत संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। तटीय कार्गो पर सरकार की नीति के अनुसार, एनसीबी-1 बर्थ पर प्रहस्तित किया जाने वाला प्रस्तावित तापीय कार्गो तटीय कार्गो के लिए मात्र नहीं है। इसलिए, वीओसीपीटी ने विदेशी और तटीय कार्गो के लिए समान प्रशुल्क ठीक ही प्रस्तावित किया है। उक्त विश्लेषण के आधार पर, विदेशी और तटीय कार्गो दोनों के लिए तापीय कोयला प्रहस्तन हेतु प्रहस्तन दर वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 107.84 रुपए प्रति टन के प्रति 102.49 रुपए प्रति टन बनती है।

(ङ.) वीओसीपीटी ने एक उपाबंध का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित कार्गो प्रहस्तन दर एक मिश्रित दर है और इसमें पोत से कार्गो की दुलाई, भंडारण स्थान तक अंतरण, स्टैक याई स्थित भंडारण, ट्रकों में लदान की 10 दिन की निशुल्क अवधि, घाटा शुल्क और दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई विविध सेवाएं शामिल हैं। इस संदर्भ में, जैसा कि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी ने इस परियोजना के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए किसी भंडारण सुविधा की परिकल्पना नहीं की है। इसके अतिरिक्त, तापीय कोयला कन्वेयर के द्वारा एनटीपीएल संयंत्र को अंतरित किया जाता है और ट्रकों में और वैगनों में लदान का कोई कार्य निहित नहीं है, इसलिए पूंजीगत लागत में ऐसी किसी सेवा को शामिल नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में प्रस्तावित नोट को आशोधित किया

जाता है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार मिश्रित प्रभार हैं और कार्गो की सभी सेवाओं, घाटशुल्क और दरमानों में विशिष्ट रूप से उल्लिखित नहीं सभी विविध सेवाओं को कवर करते हैं।

- (च) विविध सेवाओं को वहन करने के लिए आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 1 प्रतिशत विभाजन यानी 55.44 लाख रुपए, वीओसीपीटी सभी विविध सेवाओं, जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, के लिए 1.09 रुपए प्रति टन के विविध प्रभार पर पहुंचा है।

विविध सेवाओं को विभाजित आशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के 52.71 लाख रुपए के आधार पर विविध प्रकार के 5.09 मिलियन टन की आकलित इष्टतम क्षमता पर सभी कार्गो श्रेणियों के लिए विविध प्रभार 1.04 रुपए प्रति टन निकलते हैं।

- (xvii) (क) बर्थिंग सेवा से आशोधित राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा आकलित 855.85 लाख रुपए के प्रति 925.35 लाख रुपए निकलते हैं, जैसा कि पहले विश्लेषण किया गया है।

- (ख) वीओसीपीटी ने अपने 8 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या फिन-ओएफएफसीटी-सीआरजी-पीआरपीओ- VI-142266 में बताया है कि बर्थ का निर्माण एनटीपीएल द्वारा किया जा रहा है। अतः उत्तरी कार्गो बर्थ संख्या 1 में बर्थ पोतों के लिए एनटीपीएल द्वारा कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होगा। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर उस स्थिति में एनटीपीएल द्वारा बर्थ किराया प्रभार एकत्र करने के लिए की गई जब बर्थ खाली पड़ी हो और एनटीपीएल के अतिरिक्त कोई और पोत एनसीबी-1 में आता है। यदि ऐसा है तो, एसओआर में निर्धारित बर्थ किराया प्रभार, बर्थ किराये के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, दरों में आशोधन के अधीन होंगे जैसा कि नीचे के विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है।

- (ग) जैसाकि पहले बताया गया है, एनसीबी-1 पर केवल पैनामैक्स आकार के पोतों के आने की प्रत्याशा है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत बर्थ किराया परिकलन के अनुसार, यह देखा जाता है कि 5.04 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए बर्थ दिवसों की संख्या 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार 255.5 के प्रारंभिक बर्थ दिवसों के प्रति 145.47 दिवस आती है दिवस संख्या के बेमेल होने को स्पष्ट करने के लिए पूछे जाने पर वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया कि एनसीबी-1 बर्थ की इष्टतम क्षमता एनटीपीएल के आरक्षित प्रयोग के लिए ताप विद्युत संयंत्र की अपेक्षा के आधार पर यार्ड क्षमता तक सीमित है। वीओसीपीटी ने सुनिश्चित रूप से यह कहा कि संयंत्र की यार्ड क्षमता में सुधार की कोई संभावना नहीं है। वर्तमान मामले में, एनटीपीएल के संयंत्र की यार्ड क्षमता सीमांत कारक है। वीओसीपीटी द्वारा दिए गए उक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए और यह मानते हुए कि संपूर्ण प्रशुल्क निर्धारण एनटीपीएल द्वारा आरक्षित प्रयोग के लिए है और पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध को देखते हुए कि जब बर्थ खाली रहने पर यदि एनटीपीएल के इतर कोई पोत एनसीबी-1 बर्थ का प्रयोग करता है, वीओसीपीटी द्वारा किया गया 5.04 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के लिए बर्थ किराया परिकलन, जो 145.47 दिवस निकलता है, स्वीकृत किया जाता है।

- (घ) पैनामैक्स पोत के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पोत प्रोफाइल और पोत प्रतिमान पर विश्वास किया जाता है। पोत प्रतिमानों के आधार पर, पत्तन द्वारा 13,96,50,912 जीआरटी घंटे (यानी 3491 बर्थ घंटा x 40000 औसत जीआरटी पोत) आकलित किए गए हैं। जीआरटी घंटों का परिकलन, कुल जीआरटी घंटों में मामूली आशोधन को छोड़कर जो 13,96,40,000 जीआरटी घंटे बनता है, पत्तन द्वारा किए गए उक्त आकलन के आधार पर, स्वीकार्य है।

(ड.) बर्थ किराया दर को निकालते समय, वीओसीपीटी ने विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए बर्थ किराये का प्रस्ताव करते समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया। वीओसीपीटी को बर्थ किराया परिकलन को आशोधित करने और वीओसीपीटी सहित अन्य पत्तनों पर अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनायी जा रही पद्धति पर विचार करने का और विदेशी और तटीय पोतों के हिस्से के लिए सुविचारित आधार प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया था।

पत्तन ने स्पष्ट किया कि विदेशी और तटीय पोत का हिस्सा एनटीपीएल के विकल्प पर निर्भर करेगा और सुनिश्चित हिस्से का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। संयंत्र के परख प्रचालन के लिए, वीओसीपीटी ने सूचित है कि एनटीपीएल ने तापीय कोयला 4 पोतों में आयात की जिनमें से 2 विदेशगामी पोत थे और शेष 2 तटीय पोत। तथापि, वीओसीपीटी ने बताया है कि बर्थ किराया परिकलन के प्रयोजन से, इसने यह कल्पना की है कि एनसीबी-1 में प्रहस्तित किये जाने वाले 100 प्रतिशत पोत तटीय पोत होंगे। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत तटीय पोतों के अनुपात पर विश्वास किया जाता है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन का परिशीलन करने पर, यह देखा गया है कि इसमें कुछ गणितीय त्रुटियां हैं और यह वीओसीपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के अनुरूप नहीं है। वीओसीपीटी तटीय पोत के लिए बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए बर्थ किराये से अनुमानित अपेक्षित राजस्व लगा दिया है यानी 855.85 लाख रुपए पर जीआरटी पोत का 60 प्रतिशत। यद्यपि पत्तन ने यह पुष्टि की है कि 100 प्रतिशत पोत तटीय पोत होगा। वीओसीपीटी द्वारा तटीय पोत के लिए 1.02 रुपए/जीआरटी/घंटा की प्रस्तावित दर पर और पोत की कुल जीआरटी पर विचार करते हुए बर्थ किराये से कुल राजस्व वीओसीपीटी द्वारा 855.85 लाख रुपए के अनुमानित एआरआर के प्रति इस सेवा के लिए 1424.44 लाख रुपये बनते हैं।

हमारे परिकलन में 925.35 लाख रुपए के आशोधित अनुमानित एआरआर पर और 13,96,40,000 पोत के संशोधित कुल जीआरटी लागते हुए और इसे 100 प्रतिशत तटीय पोत के रूप में विचार करते हुए, जैसा कि वीओसीपीटी ने परिकलित किया है, बर्थ किराया प्रभार सही निकाला है और इस प्रकार बर्थ किराया प्रभार 0.66 रु./जीआरटी/घंटा (925.35 लाख/ 13,96,40,000) बनाता है। यद्यपि पत्तन ने किसी पोत को विदेशगामी पोत नहीं माना है परन्तु इसने विदेशगामी पोत की दर 1.70 रु./जीआरटी/टन प्रस्तावित की है। वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति का अनुसरण करते हुए, विदेशगामी पोत के लिए भी बर्थ किराया 1.10 रु./जीआरटी/घंटा निकलती है (यानी 0.66 रु./100/60)।

उपरोक्त विश्लेषण के अध्यधीन वीओसीपीटी द्वारा परिकलित 1.70 रु./जीआरटी/घंटा और 1.02 रु./जीआरटी/घंटा क्रमशः विदेशगामी पोत और तटीय पोत की तुलना में विदेशगामी पोत के लिए बर्थ किराया 1.10 रु./जीआरटी/घंटा और तटीय पोत के लिए 0.66 रु./जीआरटी/घंटा बनती है। बर्थ किराया का विस्तृत परिकलन **अनुबंध - II** के एक भाग के रूप में दिया गया है।

अन्य महापत्तन न्यासों का अपफ्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण ने पहले ही यह निर्णय लिया है कि वह अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल रुपए में अनुमोदित करेगा। इसलिए एमओपीटी के लिए बर्थ किराया प्रभार रुपए में निर्धारित करने का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिये गए निर्णय के अनुरूप है।

- (xviii) वीओसीपीटी प्रारूप दर मानों में प्रस्तावित विभिन्न शब्दों की परिभाषाएं दर मानों के सामान्यतः निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप हैं।

पोत संबंधी प्रभारों के प्रयोजन से पोत की हैसियत के बारे में 2005 के दिशा-निर्देशों में कुछेक विनिर्दिष्ट समान शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दर मानों में समान रूप से निर्धारित शर्तों में, प्रयोक्ता को निजी टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य समुचित समय से इतर विलम्ब के लिए प्रभार देना अपेक्षित नहीं होगा, बर्ष किराया पोत के द्वारा अपने प्रस्थान का संकेत देने के 4 घंटे के पश्चात बंद हो जायेगा, टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रचालित बर्ष में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय के लिए उपस्करों की अनुपलब्धता/खराब होने अथवा बिजली बंद हो जाने अथवा किसी अन्य कारण से जो टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य हों, तो कोई बर्ष किराया नहीं लगेगा, जो वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित हैं को प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में अंतर्विष्ट किया गया है परन्तु एक सोपाधिकता में आशोधन किया जा सकता है जैसा कि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

पत्तन ने विदेशगामी पोत को तटीय पोत में पोतांतरण के मानक से संबंधित सोपाधिकताओं का प्रस्ताव नहीं किया है जिन्हें अन्य संदर्भ प्रशुल्क के मामलों में समान रूप से निर्धारित किया जाता है जहां बर्ष किराया निर्धारित होना होता है। वीओसीपीटी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण को देखते हुए इस प्राधिकरण ने अपने 29 सितम्बर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी /53/2015-वीओसीपीटी के द्वारा नौवहन महानिदेशालय की सिफारिश के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों द्वारा और सभी महापत्तन न्यासों पर प्रचालक के रूप में संबंधित वीओटी प्रचालकों द्वारा विदेशगामी पोत को तटीय पोत में पोतांतरण के लिए समान रूप से निर्धारित मानकों के उपबंधों में संशोधन किया। कथित आदेश में निर्धारित उपबंधों को इस प्राधिकरण ने अपने 26 नवम्बर, 2015 के आदेश में आगे और संशोधन किया। इस प्राधिकरण द्वारा इन उपबंधों को सभी महापत्तन न्यासों द्वारा और सभी महापत्तन न्यासों में संबंधित वीओटी प्रचालकों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए अपुमोदित किया गया। 26 नवम्बर, 2015 के कथित आदेश में संशोधित उपबंध, इसलिए, एनसीबी-1 के दर मानों में भी निर्धारित किये जाते हैं।

- (xix) वीओसीपीटी ने एक टिप्पण प्रस्तावित किया है कि प्राथमिकता बर्ष हटाने/प्राथमिकता बर्ष देने की दरें और मंजूरी की शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित होंगी। प्रस्तावित टिप्पण में सरकारी दिशानिर्देशों अनुसार प्राथमिकता बर्ष देने/प्राथमिकता बर्ष हटाने के लिए लागू प्रभारों के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है। वीओसीपीटी के दर मान निर्धारित करते हैं कि 24 घंटे के लिए बर्ष किराया प्रभारों के समान अथवा बर्ष पर वास्तविक रूप से ठहरने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्ष किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत जो भी अधिक हो, किसी पोत को प्राथमिकता बर्ष प्रदान करने के लिए परिकलित किया जायेगा। किसी पोत को प्राथमिकता से हटाना प्रदान करने के लिए, 24 घंटे के लिए बर्ष किराया प्रभार के समान शुल्क अथवा बर्ष पर ठहरने की कुल वास्तविक अवधि के लिए परिकलित बर्ष किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत जो भी अधिक हो, वीओसीपीटी के दर मानों में निर्धारित है। ये शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों के आधार पर हैं और अन्य महापत्तन न्यासों के दर मानों में भी निर्धारित होती हैं। ऐसा है तो, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पण के अतिरिक्त, प्राथमिकता से हटाने और प्राथमिकता बर्ष किराया प्रभार संबंधी उपरोक्त दो सोपाधिकताएं भी बर्ष संख्या एनसीबी-1 के लिए दर मानों में निर्धारित की जाती है।

- (xx) दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं स्फीति से सूचकांकित होंगी परन्तु 01 जनवरी, 2008 और संबंधित वर्ष की 01 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60 प्रतिशत की सीमा तक हो। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं संगत वर्ष की 01 अप्रैल से अगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। वीओसीपीटी ने प्रतिवर्ष ऐसे स्वतः समायोजन के लिए डब्ल्यूपीआई के आधार के रूप में 01 जनवरी, 2015 का प्रस्ताव किया है। वार्षिक सूचकांक के लिए प्रस्तावित नोट अनुमोदित किया जाता है।

- (xxi) वीओसीपीटी को संबोधित नौवहन मंत्रालय का 22 अक्टूबर, 2009 का पत्र संख्या पीडी-11015/5/2006-टीपीटी, अन्य के साथ, यह उल्लेख करता है कि एनएलसी- टीएनईबी संयुक्त उद्यम द्वारा आरक्षित प्रयोग के लिए एनसीबी-1 के निर्माण हेतु एमओएस द्वारा दिया गया अनुमोदन वीओसीपीटी को न्यूनतम गारंटी श्रुपट (एमजीटी) के अधीन है।

यदि संयुक्त उद्यम बांछित एमजीटी प्रदान करने में असफल रहता है, तो भारी शास्ति आरोपित की जायेगी। इसके अतिरिक्त यह व्यवस्था एनएलसी के किसी निजी फर्म के साथ संयुक्त उद्यम में प्रवेश करने पर अकृत और शून्य हो जायेगी। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह एमओएस के पत्र में उल्लिखित इस स्थिति का संज्ञान ले और तदनुसार एनटीपीएल के साथ किये जाने वाले रियायत करार में उपयुक्त उपाबंध समाविष्ट करे।

16.1. उपरोक्त के अध्यक्षीन, अपफ्रंट प्रशुल्क को शासित करने वाली सोपाधिकताओं के साथ अपफ्रंट आशोधित किया जाता है और एनसीबी- I में तापीय कोयले के प्रहस्तन के लिए आशोधित प्रशुल्क अनुसूची अनुलग्नक - III में संलग्न है।

16.2. जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट है, कार्गो की दरों को उगाहने और किसी अन्य प्रयोक्ता को दी गई पोत संबंधी सेवाओं के लिए प्रचालक अनुमोदित दर सीमाओं में दिये गए दर मानों और शर्तों के विवरण को अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करे जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में यथा अपेक्षित है।

16.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, दर मानों और शर्तों के विवरण में स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या करने का कोई प्रश्न उठता है तो मामले को इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

16.4. परियोजना के लिए निष्पादन मानकों का बोली रियायत करार में स्पष्ट उल्लेख किया जाना चाहिए। प्रचालक से रियायत करार में दिये गए निष्पादन मानकों के अनुसार निष्पादन की प्रत्याशा की जाती है।

16.5. प्रचालक के वास्तविक निष्पादन की निगरानी इस प्राधिकरण द्वारा की जायेगी। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों से वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई करनी है तो वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास संगत रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई करेगा।

16.6. टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिन के भीतर वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के माध्यम से प्रचालक पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन युक्त रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

17. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों के लिए, और विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के एनसीबी - I पर एनटीपीएल द्वारा ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है, जो अनुलग्नक - III. पर संलग्न है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15(386)]

अनुलग्नक - I

वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुपालन के आधार पर एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड द्वारा तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए उत्तरी कार्गो बर्थ - I के लिए प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन		टीएएमपी द्वारा वीओसीपीटी के आकलनों का आशोधन
		28.05.2014 का प्रस्ताव	16.4.2015 का संशोधित प्रस्ताव	
I	इष्टतम क्षमता	-	-	-
(i).	इष्टतम घाट क्षमता	-	-	-
(क).	पोत आकार का हिस्सा			

	75000 डीडब्ल्यूटी तक के पैनामैक्स पोतों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा (एस 1)	100%	100%	100%
(ख).	जहाज दिवस उत्पादन (प्रतिदिन टन में) (एस 2)	35,000	35,000	35,000
(c).	इष्टतम घाट क्षमता = (0.7*एस1)*(एस 2)*365	89,42,500 (0.7*35000*365)	89,42,500 (0.7*35000*365)	89,42,500 (0.7*35000*365)
	मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) में इष्टतम घाट क्षमता	8.94	8.94	8.94
(ii).	इष्टतम यार्ड क्षमता	-	-	-
(क)	पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड का क्षेत्रफल (वर्गमीटर में) ए	81,450	81,450	81,450
(ख)	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल का प्रतिशत यू	0.70	0.70	0.70
(ग)	स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्गमीटर (टन में) क्यू	5 T/sqm	5 T/sqm	5 T/sqm
(घ)	प्लॉट का वार्षिक कारोबार अनुपात टी	17.86	17.86	17.86
(ड.)	इष्टतम यार्ड क्षमता (टनों में) = 0.7 * ए * यू * क्यू * टी	50,91,440 (0.7*81450*0.70*5 T *17.86)	50,91,440 (0.7*81450*0.70*5 T *17.86)	50,91,440 (0.7*81450*0.70*5 T *17.86)
(च)	इष्टतम यार्ड क्षमता मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए)	5.09	5.09	5.09
(iii).	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता - इष्टतम घाट क्षमता का न्यूनतम मान और इष्टतम स्टैक यार्ड क्षमता (मिलियन टन में)	5.09	5.09	5.09
II	पूँजीगत लागत	-	-	-
(i).	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	लाख रुपए में	लाख रुपए में	लाख रुपए में
(क).	सिविल लागत			
	(i) मार्ग कनेक्टिविटी	-	248.61	248.61
	(ii) वीओसीपीटी द्वारा कुल आधार लागत के 10प्रतिशत पर फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण (टीएएमपी-विविध लागत - मानक के अनुसार 5 प्रतिशत)	-	24.86	12.43
	उप-योग (क)	-	273.47	261.04

	कुल सिविल लागत (पुराने प्रस्ताव में सिविल लागत पर विचार नहीं किया गया था)		273.47	261.04
(ख).	उपस्कर लागत			
	(i) तट अनलोडर (पुराने प्रस्ताव में भंडार, कैटीन आदि भी शामिल किये गए थे, संशोधित प्रस्ताव में केवल तट अनलोडर और 2 नग स्टैकर हैं)	9,122.65	8,097.72	8,097.72
	(ii) स्टैकर (मानक - 2 नग)	5,883.61		
	(iii) कन्वेयर (संशोधित प्रस्ताव में बर्थ से रेड गेट तक ही कन्वेयरों को शामिल किया गया है)	13,537.09	4,934.33	4,934.33
	(iv) पे-लोडर्स व डॉजर्स (मानक- 4 नग)	980.60	-	-
	उप-योग (ख)	29,523.95	13,032.05	13,032.05
	(v) फुटकर अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण (मूल प्रस्ताव में कुल आधार लागत का 10 प्रतिशत पर विचार किया गया था। संशोधित प्रस्ताव वीओसीपीटी ने 5.9 प्रतिशत पर विचार किया है। टीएएमपी - विचार नहीं किया)	2,952.40 (29523.95*10/100)	768.89 (13032.05*5.9/100)	
	कुल उपस्कर लागत (ख)	32,476.35	13,800.94	13,032.05
(ग).	विविध लागत [(ख) पर 5 प्रतिशत]	1623.82 (32476.35*5/100)	703.72 (13800.94*5/100)	651.60 (13032.05*5/100)
	कार्गो प्रहस्तन पर कुल पूंजीगत लागत (i) (क+ख+ग)	34100.17	14778.13	13944.69
(ii).	बर्थ सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत			
(क).	बर्थ की लागत	4460.84	4371.06	4371.06
(ख).	फुटकर, अभियांत्रिकी और पर्यवेक्षण (मूल प्रस्ताव में 10 प्रतिशत की दर से, संशोधित प्रस्ताव - शून्य)	446.08	-	-
	उप-योग (क+ख)	4906.92	4371.06	4371.06
	बर्थ सेवाओं के लिए कुल पूंजीगत लागत (ii) (क+ख)	4906.92	4371.06	4371.06
(iii).	परियोजना की कुल पूंजीगत लागत (i+ii)	39007.09	19149.19	18315.75

III	प्रचालन लागत			
(i).	कार्गो प्रहस्तन कार्य	अनुमान (लाख रुपए में)	अनुमान (लाख रुपए में)	अनुमान (लाख रुपए में)
	(क).विद्युत लागत	570.24	305.08	305.08
		(1.4 units per tonne * ₹ 8.0 per unit*5091440 T)	(1.4 units per tonne * ₹ 4.28 per unit * 5091440 T)	(1.4 units per tonne * ₹ 4.28 per unit * 5091440T)
	(ख).मरम्मत व अनुरक्षण			
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य का 1 प्रतिशत)	-	2.73	2.61
	- यांत्रिकी व विद्युत उपस्कर लागत (यांत्रिकी और विद्युत कार्य का 7 प्रतिशत)	2387.01	1015.33	957.86
		(34100.17*7/100)	(13800.94+703.72*7/100)	(13032.05+651.60*7/100)
	(ग). बीमा (सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	341.00	145.05	139.45
		(34100.17*1/100)	(14778.13-273.47*1/100)	(13944.69*1/100)
	(घ) मूल्यहास			
	- सिविल परिसंपत्तियां	-	25.98	8.27
		3.34% on Civil Assets	9.50% on Civil Assets	3.17% on Civil Assets
			(273.47*9.50/100)	(261.04*3.17/100)
	=- यांत्रिकी और विद्युत कार्य	3525.96	918.15	866.18
		यांत्रिकी और विद्युत कार्य का 10.34%	यांत्रिकी और विद्युत कार्य 6.33%	यांत्रिकी और विद्युत कार्य का 6.33%
		(34100.17*10.34/100)	(13800.94+703.72*6.33/100)	(13032.05+651.60*6.33/100)
	(ग).लाइसेंस शुल्क			
	(i) जलाशय बर्ध के लिए (24333.40 वर्ग मीटर @ ₹ 334.59 प्रति वर्गमीटर/प्रति वर्ष) (मूल प्रस्ताव में विचार किया गया संशोधित में शून्य)	81.42	-	-
	(ii) कार्यचालन प्लेटफार्म - 750 वर्गमीटर+बर्ध क्षेत्र 12456 वर्गमीटर=13206 वर्गमीटर @ 174.34 ₹ प्रतिवर्गमीटर /प्रतिवर्ष 1.7.2014 से 50% वाणिज्यिक दर (1.7.2015 को टीएएमपी यूनिट दर 177.82₹/वर्गमीटर)	-	23.02	23.48
			(13206*174.34/100000)	(13206*177.82/100000)
	(iii) जेद्दी क्षेत्र फरवरी, 2010 को 10801.80 वर्गमीटर +एपीपी जेद्दी 235.60 वर्गमीटर =11037.4 वर्गमीटर)*170.92, (टीएएमपी -1.7.2015 को प्रचालित दर पर यूनिट दर 355.65 ₹ प्रतिवर्गमीटर आशोधित की गई)	-	18.87	39.25
			(11037.4*170.92/100000)	(11037.4*355.65/100000)
	(iv) कन्वेयर के लिए वे-लीव (22960.56 वर्गमीटर कन्वेयर गली-सुरक्षा दीवार के भीतर @ 1.42 प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष)	0.33	0.33	0.33
		(22960.56*1.42/100000)	(22960.56*1.42/100000)	(22960.56*1.42/100000)

	(च). अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	1705.01 (34100.17*5/100)	725.23 (14778.13-273.47*5/100)	697.23 (13944.69*5/100)
	कुल प्रचालन लागत (क + ख + ग + घ + ङ. + च)	8610.96	3179.76	3039.74
IV	राजस्व अपेक्षा व प्रस्तावित प्रशुल्क			
(i).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	1. राजस्व अपेक्षा			
	(क). कुल प्रचालन लागत	8610.96	3179.76	3039.74
	(ख).नियोजित पूंजी पर आय @ 16 प्रतिशत	5456.03	2364.50	2231.15
	(ग). कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ख)	14066.99	5544.26	5270.89
	2. राजस्व अपेक्षा का विभाजन			
	(क).कोयला प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 99 प्रतिशत) (मानक 98 प्रतिशत)	13926.32	5488.82	5218.18
	(ख).भंडार प्रभार (एआरआर का 0 प्रतिशत) (मानक 1प्रतिशत)	0.00	0.00	0.00
	(ग). विविध प्रभार (एआरआर 1 प्रतिशत) (मानक 1 प्रतिशत)	140.67	55.44	52.71
	(घ). प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा (क + ग)	14066.99	5544.26	5270.89
	3. प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन दर			
	(क). कोयला प्रहस्तन प्रभार (मिश्रित)			
	- राजस्व अपेक्षा (लाख रूपए में)	14066.99	5488.82	5218.18
	- क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)	5.09	5.09	5.09
	मिश्रित प्रहस्तन प्रभार (रूपए प्रति टन) (विदेशगामी और तटीय)	276.37	107.84	102.49
	(ख).विविध प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (लाख रूपए में)	140.67	55.44	52.71

	- क्षमता (मिलियन टन प्रति वर्ष)	5.09	5.09	5.09
	- विविध प्रभार प्रति टन	2.76	1.09	1.04
(ii).	बर्थ किराया प्रभार			
(क).	राजस्व अपेक्षा			
	(i). मरम्मत व अनुरक्षण प्रभार	44.61	43.71	43.71
	(बर्थ की पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत)	(4460.84*1/100)	(4371.06*1/100)	(4371.06*1/100)
	(ii). मूल्यहास	148.99	69.06	138.56
		(4460.84*1.58/100)	(4371.06*1.58/100)	(4371.06*3.17/100)
	(iii). बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	44.61	43.71	43.71
	उप-योग (क)	238.21	156.48	225.98
(ख).	नियोजित पूंजी पर आय @ 16%	785.11	699.37	699.37
		(4906.92*19/100)	(4371.06*16/100)	(4371.06*16/100)
(ग)	बर्थ सेवा के लिए कुल एआरआर	1023.32	855.85	925.35
	बर्थ किराया प्रभार			
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति टन) भीतर	2.03	1.70	1.10
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	1.22	1.02	0.66

अनुलग्नक - II

बर्थ किराया परिकलन

क्र. सं.	विवरण	प्रस्ताव दिनांकित 28.5.2014	प्रस्ताव दिनांकित 16.4.2015	टीएएमपी की प्रक्रिया
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	75,000	75,000	75,000
ii.	शिप दिवस निर्गत	35,000	35,000	35,000
iii.	औसत जीआरटी	40,000	40,000	40,000
iv.	औसत पार्सल आकार	60,000	60,000	60,000
v.	प्रत्याशित प्रहस्तन टनभार	50,91,440	50,91,440	50,91,440
vi.	बर्थ दिवसों की औसत संख्या (v/ii)	145.47	145.47	145.47
vii.	बर्थ घंटों की संख्या (24 x vi))	3491	3491	3491
viii.	कुल जी आरटी घंटे	13,96,50,912	13,96,50,912	13,96,40,000
ix.	राजस्व अपेक्षा	1023.32	855.85	925.35
x.	बर्थ किराया - विदेशगामी पोत	2.03	1.70	1.10
xi.	बर्थ किराया - तटीय पोत	1.22	1.02	0.66

अनुबंध- III**वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास****एनसीबी- I स्थित तापीय कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क अनुसूची****1.1. परिभाषाएं - सामान्य**

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:-

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “दिवस” का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगा।
- (iii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगी।
- (ii) **(क) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
 - (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत को जो किसी भारतीय पत्तन में अपने आगमन के पहले पत्तन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर परिवर्तित होता है, तब तक किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी जब तक वह भारतीय तट पर यात्रा करता है।
 - (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन विनिर्दिष्ट अवधि के लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए मानक

- (i) ऐसे किसी परिवर्तन के मामले में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (ii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो अंतिम भारतीय पत्तन पर उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, इसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पततनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (iii) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाहसेंस वाले विनयुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii) **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानक**

(क) “विश्वभर और तटीय” प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संबंधी में घाट शुल्क सहित तटीय दरे प्रभार्य की जानी चाहिए यानी निम्नलिखित परिदृश्य में पोत से तट अंतरण और क्वे से/को भंडारण यार्ड से/को अंतरण ।

(i) तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ढोना।

(ii) तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित नहीं परन्तु किसी भारतीय पत्तन से अन्य भारतीय पत्तन को कार्गो ढोना।

“केन्द्रीय उत्पाद और सीमाशुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोतों में, बिना सीमाशुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो ढोने की अनुज्ञा देता है।”

(ख) विदेशी ध्वज वाले पोत के पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विनिर्दिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तन के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए लादा गया तटीय कार्गो/ कंटेनर पर तटीय कार्गो/कंटेनर पर लागू दर ही प्रभार्य होगी।

(iv) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनु रूप प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।

(ख) तापीय कोयले को छोड़कर शेष सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।

(ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती दरें पोत से तट तक अंतरण और क्वे से/ को भंडारण यार्ड को/से अंतरण के लिए पोत घाट शुल्क समेत सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर, लगायी जानी चाहिए।

(घ) विदेशी पत्तन से आने वाले कार्गो पर जो बाद में, भारतीय पोत ‘ख’ को पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ पर पहुंचता है, उसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत प्रभार वसूल किया जाएंगे। दूसरे शब्दों में तटीय यात्रा पर जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पोतों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत का पात्र होगा।

(v) सकल वजन की गणना करने में अथवा किसी अलग वस्तु/मद के आयतन अथवा क्षमता को मापने में 0.5 तक की और इसे शामिल करते हुए प्रत्येक अंश 0.5 इकाई गिनी जायेगी और 0.5 से बड़ी भिन्न इकाई गिनी जायेगी सिवाय उसके जहां विशिष्ट रूप से विनिर्दिष्ट हो।

(vi) एनटीपीएल के आरक्षित प्रयोग से इतर सुविधा के प्रयोग के लिए विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज

(क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड ब्याज का भुगतान करना होगा।

(ख) दंड ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की उच्चतम ऋण दर से 2% ज्यादा होगी।

- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति इनमें से जो भी बाद में हो से 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिन के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा, जहां भुगतान, सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो, और/जहां प्रभारों का भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में दिया गया हो।
- (vii) बिल का सकल योग करने पर परिगणित सभी प्रभार अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (viii) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर हैं: इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर और/अथवा निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल आपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किया जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो।
- (ग) यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों को तार्किक बनाए जाने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (ix) तार्किक स्तर से अधिक ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोगकर्ता से प्रभारों का भुगतान अपेक्षित नहीं होगा।

2. बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए	
		विदेशीगामी पोत (रूपए में)	तटीय पोत (रूपए में)
1.	पोत	1.10	0.66

टिप्पणी :

- (i) बर्थ किराया की अवधि की गणना पोत के बर्थ पर आने से लेकर पोत द्वारा बर्थ खाली करने तक की जाएगी।
- (ii) (क) पोत के चलने की तैयारी का सिग्नल देने के बाद बर्थ किराया 4 घंटे के बाद नहीं लगेगा।
- (ख) बर्थ किराये पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियां, मौसम के अनुकूल न होने पर तथा रात्रि में नौचालन न हो पाने के कारण पोत का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (ग) पोत का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियां अनुकूल होने पर ही पोत को चलाने की तैयारी का सिग्नल देगा।
- (iii) झूठे सिग्नल के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“जब पोत तैयारी का सिग्नल देता है, और प्रत्याशा में पायलट की मांग करता है, जबकि पोत, उसका इंजन तैयार न होने के कारण अथवा कार्गो प्रचालन पूरा न होने के कारण अथवा ऐसे ही किसी कारण से जिसके लिए पोत को जिम्मेदार ठहराया जा सके, बर्थ से रवाना हाने के लिए तैयार न हो, तो वह झूठा सिग्नल होगा। इसमें तैयार होने का यह सिग्नल देना शामिल नहीं है जब पोत अन-अनुकूल (प्रतिकूल) ज्वारभाटा, रात्रि (नौचालन) के अभाव अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण यात्रा पर न निकल पा रहा हो।”

(iv) आउस्टिंग वरीयता/वरीय बर्थिंग किराया प्रभार:

(क) आउस्टिंग वरीयता बर्थ/वरीय बर्थिंग देने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित होंगी।

(ख) वरीय बर्थिंग के लिए, एक एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभार के समान शुल्क अथवा ठहरने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के 75% के समान, जो भी अधिक अवधि हो, अतिरिक्त उगाहा जायेगा।

(ग) आउस्टिंग वरीयता के लिए ठहरने की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100% के समान शुल्क का अतिरिक्त उगाहा जाना चाहिए।

(v) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने अथवा बिजली गुल हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से उसके बर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	वस्तु	इकाई	दर रूपए में	
			विदेशी	तटीय
(क)	तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	102.49	102.49

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार मिश्रित प्रभार है और इसमें सभी कार्गो प्रहस्तन सेवाएं, घाट शुल्क और अन्य सभी विविध सेवाएं भी शामिल हैं जिन्हें दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारण नहीं किया गया है।

4. विविध प्रभार:

प्रहस्तित तापीय कोयले के लिए निम्नलिखित विविध प्रभार लागू हैं:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रतिटन या उसके एक भाग के लिए (रु० में)
(i)	सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय आदि।	1.04

5. ऊपर अनुसूची क्रम सं. (2) से (4) के लिए सामान्य नोट

संदर्भ प्रशुल्क सीमा का मुद्रास्फीति के अनुरूप सूचकांकित किया जाएगा, किंतु 01 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की 01 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक की सीमा में हो। संदर्भ प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समयोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्राशुल्क की ऊपरी सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd February 2016

No. TAMP/29/2014-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of Upfront tariff for North Cargo Berth-I for handling Thermal Coal by NLC Tamilnadu Power Ltd. (NTPL) as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/29/2014-VOCPT

V. O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of January 2016)

This case relates to a proposal dated 28 May, 2014 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of upfront tariff for North Cargo Berth-I (NCB-I) for handling Thermal Coal by The NLC Tamil Nadu Power Limited (NTPL) under 2008 guidelines.

- 2.1. The VOCPT has submitted that the Government of India (Ministry of Shipping) vide its letter No.PD-11015/5/2006-TPT dated 22 October, 2009 has granted approval for constructing the North Cargo Berth (NCB) - I on deposit terms for use as captive facility to handle Thermal coal for the NLC Tamilnadu Power Ltd. (NTPL) vide letter dated 22 October, 2009. The sanction of the Government, *inter alia*, provides for the NTPL being subject to TAMP rate and to provide Minimum Guaranteed Throughput (MGT)
- 2.2. The VOCPT has further submitted that the NTPL has constructed the conveyor and loading facilities at the NCB-I. The berth was expected to be operational by June & July 2014. The draft Concession Agreement is yet to be signed in concurrence with the NTPL. The draft concession agreement envisages the payment of revenue share by the NTPL on the cargo moved by vessels carrying Thermal Coal meant for the NTPL. In order to regulate the payment of revenue share, the tariff rate is required for handling thermal coal with reference to the investment made by the NTPL including the cost of NCB-I. The details have been obtained from the NTPL on the investment made by the NTPL, as submitted by the VOCPT.
- 3.1. In this backdrop, upfront tariff for handling of thermal coal at NCB-I is computed by VOCPT. The computation of upfront tariff and the assumptions made as given by VOCPT are summarised below:
 - (i) **Optimal capacity:**
Optimal capacity of the Terminal is considered at the optimal stack yard capacity available in an area of 4.00 lakh sqm considering the stacking quantity at 5 tonne per sqm.

(a) Optimal quay capacity:

- The optimal quay capacity is assessed at 8.94 Million Tonnes Per Annum (MTPA) adopting the following parameters.
- The share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing thermal coal is assumed at 100%.

The ship day output for panamax vessel (for thermal coal) is considered at 35,000 tonnes per day as per the norm prescribed for unloading terminal.

(b) Optimal yard capacity:

The optimal yard capacity calculated by the VOCPT is as follows:

A: Area of the yard (in square metres)	81,450
U: Capacity Utilisation level	70%
Q: Stacking factor (in tonnes/ sq. metre)	5
T: Turnover ratio of plot in a year	17.86
Optimum Yard Capacity	5.09 MTPA

- (c) Thus, the optimal capacity of the terminal is considered at 5.09 MTPA being lower of the two capacities.

(ii) Capital Cost:

- (a) The estimates of expenditure in respect of conveyor cost and shore unloaders have been obtained from the NTPL and the same may change on completion of the project.
- (b) The equipment cost is as per the standard requirement of upfront tariff guidelines, 2008. The cost of required stackers and pay loaders as available in the upfront tariff fixation approved by the Authority in the proposal of North Cargo Berth-II is taken into account with due allowance of increase as per cost of inflation index upto 2013-14 with the extrapolation for the year 2014-15.
- (c) As far as the cost of conveyor facility is concerned, the proportionate cost of conveyor facility from Berth to Red Gate area with reference to the total area of conveyor within the port limits (75% of the conveyor facility cost is taken as pertaining to the area of port limits)
- (d) Accordingly, the total capital cost is estimated at ₹39,007.09 lakhs. The breakup of the capital cost is as below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars		Estimated Capital Cost
A.	Cargo handling activity		
	(i)	Civil Cost	NA
	TOTAL		--
	(ii)	Equipments	
		(a) Shore Unloaders etc.,	9122.65
		(b) Stackers (norms – 2 nos.)	5883.61
		(c) Conveyors	13537.09
		(d) Pay loaders & dozers (norms – 4 nos.)	980.60
		(e) Contingencies, engineering and supervision at 10% on the total base cost	2952.40
		(f) Works contract tax (4% on 65% of equipment base cost)	-
	TOTAL		32476.35

Sl. No.	Particulars	Estimated Capital Cost
(iii)	Miscellaneous cost (5% of i & ii above)	1623.82
TOTAL (i + ii + iii)		34100.17
B.	Berthing activity	
	(a) Cost of the berth	4460.84
	(b) Contingencies, engineering and supervision at 10% on the total base cost	446.08
	(c) Works contract tax (4% on 65% of civil base cost)	-
TOTAL		4906.92
TOTAL CAPITAL COST		39007.09

(iii) **Operating cost:**(a) **For Cargo Handling Activity:**

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in lakhs
(i)	Power cost	1.4 unit/ tonnes * 5.09 MT * ₹8.00/ unit	570.24
(ii)	Repairs and Maintenance cost		
	(a) Civil assets	1% on civil works	--
	(b) Mechanical and Electrical Equipment including spares	7% on ₹34100.17 lakhs (Mechanical and Electrical works)	2387.01
(iii)	Insurance	1% on gross fixed assets	341.00
(iv)	Depreciation		
	(a) Civil assets	3.34% on civil works	--
	(b) Mechanical and Electrical works	10.34% on Mechanical and Electrical works	3525.96
(v)	License fee		
	(a) Water front charges	24333.40 sqm for berthing @ ₹334.59/ Sqm/ annum as per port's proposal (Com purposes for 1.7.2012 to 30.6.2017)	81.42
	(b) Way Leave for conveyors	22960.56 Sqm for conveyor trestle within security wall @ ₹1.428/ Sqm/ annum	0.33
(vi)	Other expenses towards salaries and overheads	5% on gross value of assets (₹34100.17 lakhs)	1705.01
Total Operating cost for Cargo handling activity			8610.96

(b) **For Berth Hire Activity:**

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs
(i)	Revenue Requirement	
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	44.61
	(b) Depreciation	148.99
	(c) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	44.61
Subtotal (a)		238.21

(ii)	Return on capital employed @ 16%	785.11
	Total Revenue Requirement from Berthing Services (i + ii)	1023.32

- (iv) Return on capital employed is estimated @ 16%.
- (v) Accordingly, the Annual Revenue Requirement (ARR) estimated by VOCPT is as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity	For Berth hire activity
(i)	ROCE @ 16%	5456.03	785.11
(ii)	Operating cost	8610.96	238.21
(iii)	Total Revenue Requirement	14066.99	1023.32

- (vi) Apportionment of Annual Revenue Requirement (cargo handling activity):

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement	
		%	₹ in lakhs
(i)	Coal Handling Charges	99%	13926.32
(ii)	Storage Charges	--	--
(iii)	Miscellaneous Charges	1%	140.67
	Total Revenue Requirement	100%	14066.99

- (vii) The VOCPT has furnished detailed computation for arriving at the proposed berth hire charge to meet the estimated ARR from berth hire service.

3.2. Based on the working, the following are the proposed upfront tariff for the coal handled at NCB- I by the NTPL for its plant or for other users:

- (i) Berth hire charges:

Foreign-going vessel	-	₹ 2.03/ GRT/ hour
Coastal vessel	-	₹ 1.22/ GRT/ hour

- (ii) Cargo handling charges:

(Rate per metric tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹
1.	Thermal Coal (for both foreign and coastal cargo)	276.37

- (iii) Miscellaneous charges – ₹ 2.76/tonne.

3.3. The VOCPT has submitted that the proposed rates are meant for the captive facility and also to cater to occasional use of the NCB-I for other users. The VOCPT has requested to consider the proposal and communicate the sanction of this Authority under Section 48 of the MPT Act, 1963.

The VOCPT has stated that the NTPL is the direct user of the facility and no other user is having stake in the proposal. Therefore, the proposal may be circulated to the NTPL for their comments.

4. In view of few information gaps observed in the proposal, the VOCPT was requested to furnish information/ clarification on a few points vide our letter dated 10 June, 2014. The VOCPT has responded vide its letter dated 28 June 2014. A summary of the information/clarification sought by us in the proposal and reply furnished by the VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Response of VOCPT
(i)	<p>The covering letter of the VOCPT dated 28 May, 2014 mentions that Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 22 October, 2009 has approved construction of NCB-I to handle thermal coal by The NTPL. Copy of MOS letter No.PD-11015/5/2006-TPT dated 22 October, 2009 forwarded by VOCPT as Annexure-I, however, states that the MOS has approved the proposal of VOCPT for allotment of NCB-I to The Neyveli Lignite Corporation (NLC). The VOCPT, therefore, to confirm that the approval stated to have been granted to The NTPL in the VOCPT's letter has the approval of the MOS and if so, a copy of sanction letter of the MOS granting approval for allotment of NCB-I to The NTPL for the construction of facilities at NCB-I at VOCPT may be provided.</p>	<p>The Ministry's approval letter dated 22.10.2009, the subject has been indicated as "Construction of North Cargo Berth in Tuticorin Port Trust on 'Deposit term' work by NLC-TNEB-JV. Accordingly, NLC have formed Joint Venture with Tamil Nadu Electricity Board in the name of "NLC Tamil Nadu Power Limited" (NTPL) to implement the coal based 2 x 500 MW Thermal Power Project at Tuticorin and VOCPT constructed the NCB-I on deposit basis and handed over the berth to the NTPL on captive use basis.</p>
(ii)	<p>The (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February, 2008 has issued policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 issuing guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trust. These guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports were notified in the Gazette of India on 26 February, 2008 vide Gazette No.27. As per clause 1.3.1 of the said guidelines, the guidelines apply to all PPP projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront. Based on the upfront tariff caps approved by this Authority, the Major Port Trusts invite bids for the project and the potential bidders quote the revenue share.</p> <p>In the instant case, however, the proposal of the VOCPT states that the project is already awarded to The NTPL. In this context, the VOCPT to give reference to the relevant clause of the tariff guidelines of 2008 which allows determination of upfront tariff after the award of the project by the Major Port Trust. The VOCPT also to clarify as to why the VOCPT did not approach this Authority for determination of upfront tariff for the proposed project under 2008 guidelines prior to inviting the bids.</p>	<p>The allotment of Berth to the NTPL is for captive use facility with the approval of Government of India (MOS) vide letter dated 22.10.2009 which inter-alia specify the adoption of TAMP rates. In addition, the upfront tariff guidelines, vide para 1.3.2 provide that Guidelines for Tariff Regulation at Major Ports 2005 shall continue to govern the tariff setting for Major Port Trusts and Private Terminals already operating thereat and also the projects where bidding process is concluded before publication of these guidelines (2008)</p> <p>Hence, the proposal is to be regulated by tariff setting under upfront tariff guidelines, 2008 for PPP Projects.</p>
(iii)	<p>The proposal of the VOCPT states that details of investment have been obtained from NTPL for computing the proposed upfront tariff. Annex – III of the upfront tariff guidelines of 2008 prescribes norms and principles for determining upfront tariff for coal terminal. Norms for calculation of capital cost prescribed in Para 4 of the said Annex – III, stipulate that the civil construction cost and coal handling equipment cost have to be as per the estimate given by the Port Trust for normative list of civil and equipment cost prescribed in the 2008 guidelines. The proposal filed by the VOCPT based on the details of investment made by an individual operator is, therefore, not found to be in line with the provision stipulated in the 2008 tariff guidelines.</p>	<p>Considering the allotment of berth on captive use basis to the NTPL the relevant requirement for the NTPL only is relevant as being user specific.</p>

(iv)	(a) Section 42 (4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 48 ibid requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42 (3) ibid. It is not clear from the communication of VOCPT as to the nature of licensing arrangement adopted in this case. The VOCPT, therefore, to clarify whether the authorization granted to NTPL is under Section 42 (3) under Major Port Trusts Act, 1963 and with the approval of the Ministry of Shipping in the Government of India.	Yes. The authorization was granted to the NTPL under Section 42(3) under Major Port Trust Act, 1963 and with the approval of Ministry of Shipping.
	(b) In the event the licensing is of BOT nature, tariff guidelines of 2008, which require tariff determination to be done upfront prior to bidding process by the concerned port trust, cannot be applied in the instant case as the project is already awarded by the VOCPT. The tariff for the facility will have to be fixed under 2005 guidelines based on a proposal from the licensee following his cost of operation and level of investment under 2005 tariff guidelines.	As the arrangement of NCB-I as a captive facility and is a new one and revenue share is to be collected, upfront tariff rates are to be fixed to regulate the same. The Tariff guidelines, 2005 is not applicable. Therefore, the upfront tariff as per Guidelines, 2008 may only be relevant and may please be fixed accordingly.
	(c) If the licensing is by any manner other than BOT, then as per clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 tariff will have to be determined based on a proposal by the landlord port which will apply commonly without reference to any individual service provider.	
(v)	The proposal of the VOCPT makes a mention about draft Concession Agreement (C.A.) Please clarify whether it is draft or final C.A. approved by the MOS. If final C.A. is signed, a copy of the same to be forwarded to us for our reference.	The draft concession agreement has been furnished to the NTPL for their acceptance and the response is awaited.
(vi)	The copy of MOS letter dated 22 October, 2009 forwarded by the VOCPT states that the approval is granted for allotment of NCB-I to the NLC as per present guidelines of 1996 on captive use. The VOCPT to forward a copy of captive use policy of 1996 communicated by the Government to VOCPT and other Major Port Trusts.	Copy furnished.
(vii)	The VOCPT letter states that the Government of India has approved construction of NCB-I on deposit term for use as captive facility. However, the MOS letter dated 22 October, 2009 does not make any mention of "Deposit term". Please clarify the position.	The Ministry's approval letter dated 22.10.2009, the subject itself has been indicated that 'Construction of North Cargo Berth in Tuticorin Port by 'Deposit Term' work by NLC-TNEB-JV.
(viii)	The proposal of the VOCPT states that since The NTPL is the direct user of the facility and no other user is having stake therein, the proposal may be circulated to The NTPL only. In this context, the attention of the VOCPT is drawn to the mention of the VOCPT in page 3 of its proposal that the said captive facility will occasionally be used by other users as well. Hence, relevant cargo interest (other than The NTPL) as well as common users/ user associations and those representing vessel related activities from the approved list of users (as the proposal includes berth hire) will also have be consulted on the subject proposal. The VOCPT to indicate cargo users other than The NTPL who need to be consulted on the subject proposal.	List indicating cargo users other than the NTPL who need to be consulted on the subject is enclosed.
(ix)	The proposal is not accompanied with the draft proposed Scale of Rates. As a part of	The draft proposed SOR is enclosed.

	consultation process with the concerned stake holders, the draft proposed SOR also needs to be forwarded to all the stake holders along with the proposal, as required by clause 3.2.4 of the tariff guidelines of 2005. The VOCPT, therefore, to forward the draft proposed SOR.	
--	---	--

5. As seen from the reply furnished by the VOCPT, the VOCPT has reiterated that the tariff fixation for NCB-I will fall under the tariff guidelines of 2008. In this regard, another letter was addressed to VOCPT dated 18 July, 2014. The VOCPT has responded vide its e-mail dated 4 August, 2014. A summary of points raised in our letter dated 18 July 2014 and reply furnished by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Points observed by us	Reply furnished by VOCPT
(i)	The port has taken a stand quoting clause 1.3.2. of the tariff guidelines of 2008 that since the award of NCB-I project is post 2008, the tariff for NCB-I is required to be fixed following the guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff. However, the VOCPT to note that Clause 1.3.1. of the Guidelines of 2008 requires all the Major Port Trusts including VOCPT to set tariff caps upfront before inviting bids. However, the VOCPT did not opt to fix tariff caps upfront prior to inviting bids. Notably, Clause 1.3.1. does not differentiate between a project awarded on captive basis or common user basis.	It is submitted that vide clause 1.3. of 2005 Guidelines, the same shall apply to all the Major Ports to whom the provisions of Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, as amended from time to time, are applicable or extended and private terminals operating at these ports (herein after referred to as ports) under BOT/ BOOT or any other privatization arrangement adopted by the Government and other service providers authorized under section 42 of the said Act. However, the Guidelines 2008, for upfront setting for PPP Projects vide clause 1.3.1 provide that the said Guidelines shall apply to all PPP Projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront in the manner provided herein after and such projects are awarded under BOT/BOOT or any other arrangement for private sector participation under Major Port Trusts Act, 1963 adopted by the Government as amended from time to time. The reference to “any other arrangement for private sector participation” covers captive facility since it is specified in addition to all PPP Projects. Clause 1.3.2 (2008 Guidelines) make 2005 Guidelines to govern the tariff setting for Major Ports Trusts and Private Terminals already operating thereat and also projects where bidding process is concluded before publication of these Guidelines (2008) in the Gazette. Therefore, considering the 2005 Guidelines to govern the cases of Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat and projects bid before publication of 2008 Guidelines and the provision of governing any other private sector participation in clause 1.3.1 in addition to PPP Projects to be governed by 2008 Guidelines, the proposals of the Port is to be governed under the 2008 Guidelines only. The requirement of bidding prior to setting tariff caps is applicable only to PPP arrangement and not to other arrangement like captive facility so as to invoke application of 2005 Guidelines. Therefore, the Port’s request for fixation of upfront tariff for the subject NCB-I Coal Terminal under captive facility may be considered favorably by this Authority.
(ii)	It is noteworthy that in a similar case of award of a BOT project post 2008 at Mumbai Port Trust (MBPT), this Authority vide Order No.TAMP/39/2010-MBPT dated 02/05/2011 observed that as per Clause 1.3.1. of the 2008 Upfront Tariff Guidelines, the Guidelines apply to PPP Projects for which bids are invited by setting tariff caps upfront. In the case of the BOT operator at MBPT, the bid process was concluded post 2008 (in August 2009) Since the MBPT did not opt to fix tariff caps prior to bidding in the case of BOT operator, this Authority held that the BOT case of MBPT will fall under Tariff Guidelines of March 2005; and, the tariff for the BOT operator at MBPT was fixed accordingly following provisions of 2005 tariff guidelines only. The said BOT operator at MBPT has commenced operations and levying tariff fixed based on the tariff guidelines of 2005.	For the reason cited in reply to point (i) above, relating to non-application of the bidding process for the captive arrangement, the case of MBPT BOT Project vide Order No.TAMP/39/2010-MBPT dated 02/05/2011 is not felt relevant for the subject proposal.

(iii)	In one another case at Kandla Port Trust (KPT), based on the approval granted by Ministry of Shipping, Government of India, KPT entered into Concession Agreement (CA) with IFFCO Kisan Bazar Ltd. (IKBL) on 17 February 2011 (post 2008) to build, operate and maintain barge jetty for unloading its captive fertilizers and fertilizers raw materials for a period of 30 years. The said facility is a captive facility and also allows the operator to handle other cargo as well. The KPT had not opted to fix tariff upfront prior to inviting bids for award of the project under the tariff guidelines of 2008. The authorization granted by KPT to IFKBL for setting up of Barge Jetty on Captive Use Basis at Kandla Port in the form of concession agreement is under section 42 (3) of MPT Act, 1963. The IFKBL has recently approached this Authority for fixation of tariff under 2005 guidelines for the terminal as the Concession Agreement allowed IFKBL to handle cargo other than the captive cargo of IFFCO which is being processed as a separate case.	The case of the captive arrangement in respect of IFFCO Kisan Bazar Ltd. (IKBL) of Kandla Port Trust does not specify revenue share and instead provide for collection of wharfage and other charges. But the approval given by Ministry of Shipping permitting the construction of North Cargo Berth-I by Tuticorin Port on deposit terms to The NLC TNEB Joint Venture as per present Guidelines of 1996 on captive usage. The sanction, inter-alia, provide that NLC will be subjected to TAMP rates and will have to provide MGT. Considering the above conditionalities of sanction for the construction and operation of North Cargo Berth-I by The NLC TNEB JV (NTPL) by the Ministry, it is requested that the Port's proposal to fix upfront tariff for the subject project may be considered. This will facilitate to comply with the 1996 Guidelines of Private Sector Participation for captive use (which specify maximum revenue realization) and to impose heavy penalty in the form of revenue share for shortfall in MGT.
(iv)	The VOCPT has confirmed that the authorization granted to The NTPL is under Section 42(3) under Major Port Trust Act, 1963; and, it is with the approval of Ministry of Shipping. The project awarded is a BOT arrangement. Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 48 ibid requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) ibid. Determination of tariff upfront prior to awarding the project to The NTPL as required by the tariff guidelines of 2008 cannot be applied in the instant case as the project has already been awarded by the VOCPT. The tariff fixation for the facility at the VOCPT will, therefore, be governed under 2005 guidelines based on a proposal from the licensee following his cost of operation and level of investment under 2005 tariff guidelines in line with the approach followed in the case of IKBL and the BOT operator at MBPT.	For the reasons submitted vide reply to point (i) above, the question of application of 2005 Guidelines does not arise.
(v)	In view of the above statutory position, the VOCPT is again requested to suitably advise the BOT concessionaire to file a proposal complete in all respects following the tariff guidelines of 2005 as per the cost formats prescribed for filing the tariff fixation proposal which are available in the website of TAMP.	Considering the foregoing submissions, it is appropriate that upfront tariff is set as per Guidelines for upfront tariff setting 2008 for the coal handling facility at North Cargo Berth-I belonging to the NTPL for captive use.

6.1. One more letter was addressed to VOCPT dated 1 September 2014. In this context, the VOCPT has vide its e-mail dated 1 October, 2014 submitted that the NTPL is proposing to bring the first vessel having coal for their Thermal Power Plant by the end of October month as a trial measure. Taking into account the development, the Port has furnished its point-wise reply reiterating its stand to fix the upfront tariff by adopting the upfront tariff guidelines 2008. A summary of points raised in our letter dated 1 September, 2014 and reply furnished by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Points observed by us	Reply furnished by VOCPT
(i)	One of the points made by the VOCPT is that the approval given by the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11015/5/2006-TPT dated 22 October 2009 is as per the present guidelines of 1996 on captive use. In this regard, it is seen that 1996 guidelines referred in the said letter forwarded by the VOCPT under the	The reference to 1996 Guidelines for Private Sector Participation vide Sl. No. 2.3 of Port's letter 3rd cited is to indicate the need for compliance of the condition to ensure maximum realization. However, the issue of maximum realization is not specified in the said TAMP Guidelines. Hence, it is requested to adopt the upfront tariff Guidelines 2008 which has already been applied for other similar berths to handle coal alongwith other cargoes under PPP mode, so as to comply with the said requirement of ensuring maximum realization which is possible only under Upfront Tariff Guidelines 2008. This is based on the following factors:

<p>cover of its letter dated 28 June 2014 relates to “GUIDELINES FOR PRIVATE SECTOR PARTICIPATION” to be followed by Major Port Trust issued by the government even prior to constitution of TAMP. In the said guidelines para (6)(v) deals with policy for Captive facilities for port based industries. The said policy does not prescribe guidelines to be followed for fixation of tariff for captive facilities. That being so, the reference drawn by the VOCPT to 1996 guidelines and seeking approval of upfront tariff under 2008 guidelines citing that it will enable maximum revenue realisation is not clear.</p>	<p>(i) If the 2005 Guidelines are applied, the rate will be on cost plus basis (clause 2.4.1) with projected expenditure for the tariff validity cycle to be recovered from the capacity utilization achieved by the captive facility operator (The NTPL)</p> <p>(ii) Return on capital employed is linked to capacity utilization (Clause 2.9.10) The provision vide Clause 2.9.11 provide that in case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with obligations under the Concession Agreement, it will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved.</p> <p>(iii) Adoption of this is not possible in the present proposal since such obligations could not be prescribed considering the linkage to capacity of the Plant.</p> <p>(iv) As the NTPL is a captive facility designed to have a capacity of 1000MW of Thermal power, the requirement for the Thermal Coal for the Plant is 5.0 million tonnes per annum (MGT is 4.56 million tonnes) whereas similar facility of North Cargo Berth-II has capacity of 6.93 million tonnes and NCB-III & NCB-IV each having capacity of 9.15 million tonnes. Therefore, if 2005 Guidelines are adopted, the rate fixed will be very low based on lower capacity utilisation.</p> <p>(v) If the rates for NCB-II , NCB-III & NCB-IV fixed on upfront tariff are considered, the same are with reference to the Upfront Tariff Guidelines 2008 for Coal Terminal and is with reference to:</p> <p>(a) lower of optimum quay capacity/ optimal stack yard capacity (Clause 3.0 of Norms for Coal Terminal)</p> <p>(b) expenditure projections are allowed for the standard consumption of power and other expenditure linked as percentage on Gross Fixed Assets Value.</p> <p>(c) as per General notes vide Sl.No.3.4.1, the capital employed is with reference to Capital Cost determined in accordance with clause 4.1 of Norms for Coal Terminal.</p> <p>(vi) A comparative position of impact on Operating Cost and Return on Capital Employed if the same is worked out as per Upfront Tariff under 2008 guidelines vis-à-vis 2005 guidelines is furnished below:</p>																				
	<table><tr><th>Sl. No.</th><th>Group</th><th>Norms as per 2008 Upfront Tariff Guidelines</th><th>Implications of Col.3</th><th>Implications if 2005 Guidelines</th></tr><tr><th>(1)</th><th>(2)</th><th>(3)</th><th>(4)</th><th>(5)</th></tr><tr><td>1.</td><td>(a) Repair and maintenance of civil assets (b) Repair and maintenance of mechanical and electrical equipments including spares</td><td>1% of cost of all civil assets 7% of cost of all mechanical and electrical equipments</td><td>Fixed throughout the period of the operation of the facility.</td><td>Actual/ projected expenditure with respect to the level of operations for the relevant period. However, the same will be minimum in the initial years and will be higher after initial years</td></tr><tr><td>2.</td><td>Insurance</td><td>1% of Gross Fixed Assets value</td><td>Fixed with respect to Capital cost.</td><td>Actual/ projected cost for the period involved with respect to assets for which insurance is taken.</td></tr></table>	Sl. No.	Group	Norms as per 2008 Upfront Tariff Guidelines	Implications of Col.3	Implications if 2005 Guidelines	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	1.	(a) Repair and maintenance of civil assets (b) Repair and maintenance of mechanical and electrical equipments including spares	1% of cost of all civil assets 7% of cost of all mechanical and electrical equipments	Fixed throughout the period of the operation of the facility.	Actual/ projected expenditure with respect to the level of operations for the relevant period. However, the same will be minimum in the initial years and will be higher after initial years	2.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	Fixed with respect to Capital cost.	Actual/ projected cost for the period involved with respect to assets for which insurance is taken.
	Sl. No.	Group	Norms as per 2008 Upfront Tariff Guidelines	Implications of Col.3	Implications if 2005 Guidelines																
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)																
	1.	(a) Repair and maintenance of civil assets (b) Repair and maintenance of mechanical and electrical equipments including spares	1% of cost of all civil assets 7% of cost of all mechanical and electrical equipments	Fixed throughout the period of the operation of the facility.	Actual/ projected expenditure with respect to the level of operations for the relevant period. However, the same will be minimum in the initial years and will be higher after initial years																
	2.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	Fixed with respect to Capital cost.	Actual/ projected cost for the period involved with respect to assets for which insurance is taken.																

		3.	Depreciation	As per norms prescription in Companies Act or any norms prescribed in the licence agreement whichever is higher.	Allowance is prescribed for adoption of higher of the Companies Act/ norms prescribed in the Licence agreement	Allowance is prescribed for adoption of Companies Act, 1956 only.
		4.	Licence Fee (rental for land and other Port assets)	As per Scale of Rates of the concerned Major Port Trust	Actuals/projected	Actuals/projected
		5.	Other expenses	5% Gross Fixed Assets value	Fixed with respect to Capital Cost.	Actuals/ Projected expenditure for the relevant period which will not be uniform throughout the period of Agreement.
		6.	Return on Capital Employed	Return on capital employed is allowed on the estimated Capital Cost for Civil construction, Equipments & Plant & Machinery, IT Systems and other costs such as preliminary expenses, financing cost, interest during construction.	(a) Original estimated cost at the time of upfront tariff fixation is considered as Capital Employed to adopt the Percentage of Return on Capital Employed prescribed <u>without any change</u> (b) 100% return is allowed <u>without linkage</u> to achievement of capacity utilization of 60% and above.	(a) As per Clause 2.9.3 Capital Employed will comprise Net Fixed Assets (Gross Block minus Depreciation minus Works in Progress plus Working Capital. (b) As per 2.9.10, Return allowed will be linked to the utilization factor of the capacity of the Port/Terminal as assessed by them considering the berth length and other facilities. (c) 100% return is allowed <u>only if capacity utilization achieved is 60% and above</u> . If the same is between 50% to 60%, pro rata reduction in the maximum permissible return is to be allowed. This has the impact of reduced allowance on the Return on Capital

				Employed vis-à-vis upfront tariff fixation.
7	Annual indexation to inflation	Annual indexation is allowed to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant previous year.	This is an automatic adjustment of tariff with respect to variation in Wholesale Price Index and is applied every year with respect to percentage of increase notified by TAMP every year. This gives leverage for the operators to get enhanced rate which gives weightage to both increase in operating cost as well as Estimated Capital Cost based on which Return on Capital Employed is being allowed in upfront tariff calculation.	Tariff once fixed for a tariff cycle remains constant throughout the period of tariff cycle and <u>no</u> automatic adjustment is allowed. This puts the operator in a disadvantageous position vis-à-vis the operator under upfront tariff guidelines with a reduced realization due to lower rate without annual escalation.

(vii) Considering the comparative position furnished at Points (ii) and (iii) above, there will be reduced tariff and reduced revenue realization, if 2005 guidelines are adopted when compared to the rates to be adopted on upfront tariff basis. This is evident from the following table:

Sl. No.	Description	TNEB	NTPL
1	Power Generation Capacity	1050 MW (5*210MW)	1000 MW (2*500 MW)
2	Throughput per annum in lakh tonnes	66.61 lakh tonnes	45.60 lakh tonnes (MGT)
3	Wharfage available to Port on Cargo Handled	₹2,531.06 Lakhs	
4	Revenue Share at 50% (subject to approval of Board) at the proposed rate based on Annual Revenue Requirement for NCB I		₹4712.42 Lakhs

Therefore, it is submitted that the reduced earning on account of application of Wharfage as against Revenue Share on upfront tariff on MGT will lead to non-compliance of the 1996 Guidelines for Private Sector Participation which stipulate that the Port is to ensure maximum realization.

(ii)	Apart from this, it is observed that the VOCPT has vide its e-mail dated 4 August 2014 reiterated its earlier submissions quoting clause 1.3.1. and 1.3.2. of the 2008 guidelines reiterating its request that the subject proposal should be considered applying 2005 guidelines.	The e-mail dated 4 August 2014 refer to Port's reply to letter dated 18 July 2014 and the Port's request is confirmed to be for adoption of 2008 Guidelines only vide para 2.1 of the letter dated 18 July 2014.
	A detailed letter dated 18 July 2014 was already addressed to VOCPT clarifying the position as per the provisions of the 2008 tariff guidelines and also referring the decision of this Authority on the guideline position in other similar cases.	Regarding the Authority's letter dated 18 July 2014 Ports submissions vide letter dated 4 August 2014 are reiterated and the Authority is requested to consider the same favorably taking into account the position explained therein and also the reply submitted earlier on compliance of ensuring maximum revenue realization.
	As pointed out in our letter dated 18 July 2014, the VOCPT, therefore, to suitably advise the BOT concessionaire to file a proposal complete in all respects following the tariff guidelines of 2005 as per the cost formats prescribed for filing the tariff fixation proposal which are available in the website of TAMP.	For the submissions above especially considering the need to ensure maximum realization narrated above, the Authority is requested to consider the proposal of the port to fix upfront tariff for the facility under upfront tariff Guidelines 2008, instead of Tariff Guidelines 2005 as mentioned in Para 5 of the reference dated 1.9.2014.
(iii)	The VOCPT vide its letter dated 28 June 2014 had mentioned that the draft Concession Agreement is forwarded to the NTPL and response is awaited. The VOCPT also to forward a copy of final Concession Agreement (if finalised) and approved by the MOS for the said project.	A draft concession agreement (incorporating the observations of the NTPL) is enclosed.

6.2. Apart from the above, regarding the issue of application of the 2005 guidelines for the Buthello Travels for two 60 tons electronic weighbridges installed in Mumbai Port Trust (MBPT) and for IFFCO Kisan Bazar Ltd. (IKBL) of Kandla Port Trust, the VOCPT has made the following submissions in support of its stand about non-application of the said decisions to its current proposal for the Captive facility for coal handling operation at NCB-I:

(i) Operation by The Buthello Travels on BOT basis for two 60 tons electronic weighbridges installed in Mumbai Port Trust (MBPT)

The above Order No.TAMP/39/2010-MBPT dated 2 May 2011 specify the following for the subject regulation under 2005 guidelines:

- (a) MBPT Board had sanctioned the proposal in September 2007 to install two electronic weighbridges of 60 ton capacity each on BOT basis. [Para 3(i) of the Order].
- (b) Ministry of Shipping vide its letter dated 26.10.2010 has conveyed ex-post-facto approval vide letter dated 26.10.2010 on BOT basis on PPP mode.
- (c) As per notification dated 26.2.2008, the upfront tariff guidelines will apply to all PPP projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront, and in the case of the Buthello Travels, tariff cap is not set prior to bidding, this case falls under Tariff Guidelines 2005. (Para 5 of the Order).

The above case is a BOT basis on PPP mode for which bids were invited prior to tariff setting, whereas the current proposal is a captive facility approved by Ministry of Shipping as such, the same will not fall under the 2005 guidelines. Hence, it will be appropriate to consider the current proposal under Upfront Tariff Guidelines 2008 with reference to any other arrangement for private sector participation adopted by Government specified in Clause 1.3.1 of the Guidelines *ibid*.

(ii) IFFCO Kisan Bazar Ltd. (IKBL) of Kandla Port Trust:

The case of IKBL of Kandla Port Trust is different from the Case of the NTPL, a public sector enterprise establishing the North Cargo Berth I for their own captive usage. As indicated in the letter of Authority vide Para 2.3 of the letter dated 18 July 2014, IKBL have recently approached this Authority for fixing tariff under 2005 guidelines for handling cargo other than the captive cargo of IFFCO. In this connection, the said proposal is not similar to the case of NCB-I to handle coal under captive policy. Besides, the Concession

Agreement of IKBL with Kandla Port Trust is not similar to the draft agreement enclosed with reference to compliance to Guidelines for Private Sector Participation 1996 of Government of India to ensure maximum revenue realization.

6.3. Further, the VOCPT has also drawn attention to the following points:

(i) The need to comply with Ministry's Guidelines to ensure maximum revenue realization as per Guidelines for Private Sector Participation 1996.

(ii) Submissions made by it about non-applicability of adoption of 2005 Tariff Guidelines to the two cases referred to by this Authority vide its letter dated 18 July 2014 this particular case.

Both the above points justify the need for fixation of tariff under upfront tariff guidelines of 2008.

6.4. The port has also pointed out that the proposal submitted by Port for fixation of upfront tariff in respect of NCB I to handle Thermal Coal for consideration of this Authority is on nomination basis as per the directions of the Ministry of Shipping during the year 2011 while sanctioning the Project for Captive Usage. The Concession Agreement for the present PPP project on nomination basis is also not yet signed, pending decision about the revenue share to be paid by the NTPL. Since the Revenue Share is not yet finalized and Agreement is not yet signed, the current proposal cannot be compared with the cases of the Buthello Travels in Mumbai Port Trust and IKBL of Kandla Port Trust where Agreements were signed and thereafter tariff has been fixed/ proposed. Therefore, this Authority is requested to fix the tariff upfront so that Revenue Share can be determined and Agreement can be signed.

6.5. In view of the special circumstances explained above, the Port has again requested to consider its proposal for fixation of upfront tariff under Guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts, 2008.

7. By considering and solely relying on the reasons furnished by VOCPT vide its letter dated 1 October 2014 and earlier letters brought out in the preceding paragraphs, the proposal dated 28 May 2014 of VOCPT was registered as tariff case and taken up for processing.

8. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VOCPT dated 28 May 2014 was forwarded to the concerned users/ user organisations/ captive user (as forwarded by VOCPT) seeking their comments. The comments received from the users were forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its letter 12 January 2015 has furnished its reply on comments of the users/ user organisations/ captive user.

9.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 9 January 2015 to furnish additional information/ clarifications. The VOCPT has, subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 16 April 2015 furnished its reply on additional information/ clarifications sought by us. Summary of additional information/ clarifications sought by us and the response of the VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Additional information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VOCPT
(1)	The proposal filed by the VOCPT is for fixation of upfront tariff for North Cargo Berth following the 2008 guidelines. In this context, The NTPL in their comments dated 12 December 2014 which was forwarded to VOCPT vide our letter dated 16 December 2014 has, apart from other comments, categorically stated that 2008 guidelines cannot be applied in its case as the project set up by NTPL is not a Public Private Partnership (PPP) project. As stated earlier, the VOCPT is requested to give elaborate comments on this point and all other points frontally addressing all the comments made by NTPL. Notwithstanding the above position, on examining the proposal filed by VOCPT, it is observed that additional information/ clarifications are required on a few points as brought out point-wise in the subsequent paragraphs.	Please refer to port's reply vide sl. no.3(b) and 3(c) of Annexure-I port's letter dated 12.01.2015 with respect to the queries raised The NTPL on the subject issue.
(2)	The proposal of the VOCPT states the NTPL is to commence the operations from June/ July 2014. Please indicate the exact date of commencement of operations by the NTPL.	The exact date of commercial operation is not yet known. On receipt of the information it will be intimated to the Authority. However trial run are started and 4 vessels are handled and above 1.25 lakhs tonnes handled at the Berth.
(3)	The proposal of VOCPT is for fixation of upfront tariff for thermal coal. That being so, the reasons for including industrial coal in Annex-IV i.e. the upfront tariff calculation is not clear. If industrial cargo is not relevant for the proposed project it should	Due to typographical error printing the reference to the Industrial coal has occurred and no weight is given in the Estimate column. Therefore, the reference may please be ignored. Considering the same is not taken

	be excluded.	into account below estimate column, there will be no impact.
(4)	<u>Optimal Capacity:</u>	
	(i) <u>Coal handling:</u>	
	(a) Optimal Quay Capacity: The VOCPT has assumed share of panamax vessels to be 100%, for time being. The port has not assumed any share of capesize vessels while assessing the optimal quay capacity of coal terminal. The VOCPT may state whether capesize vessels will also be handled at the proposed coal handling terminal during project period. If so, the VOCPT should modify the optimal quay capacity calculation accordingly.	With respect to the availability of 152 mtr. width at Port Entrance Channel and 12.80 mtr draught in the berth and the berth interfaces, the capsize vessel cannot be accommodated. Hence, the panamax size vessels are only considered in the proposal submitted.
	(b) Optimal Yard Capacity: (i) Para 3 of the proposal states optimal yard capacity is estimated for 4 lakh sq. mtrs. of stacking area. However, the stacking area shown in the computation of Optimal Yard Capacity in Annex IV at Sr. No.I(ii)(a) is only 81,450 sq. mtrs. The correct stacking area should be considered in the calculation. (ii) The stacking factor considered by VOCPT for optimal yard capacity is 5 tonnes per sq. mtrs. and annual turnover is 17.86. Explain the basis of assuming these parameters. (iii) The Authority while setting upfront tariff for coal terminal (thermal coal and other than thermal coal) at MOPT vide Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 18 August 2008 has considered stacking factor of 4.70 tonnes per sq. mtrs. and annual turnover of 20. In case of VOCPT, the Authority vide Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February 2010 has considered stacking factor for thermal coal at 6.6 and turnover of 28. Thus, when stack height of 6.6 tonnes sq. mtrs. and turnover of 28 can be achieved at VOCPT for handling thermal coal, please explain the reasons why the same cannot be adopted in the current case. (iv) The optimal quay capacity for coal handling terminal is assessed as 8.94 Million Tonnes Per Annum. But, the optimal capacity of the coal handling terminal is pegged at 5.09 Million Tonnes Per Annum as the optimal yard capacity is the limiting factor. Thus, there is wide mismatch between the optimal quay and yard capacities. It has to be borne in mind that if at a later stage the storage yard area or any other parameters considered for determining yard capacity undergoes a change, it will result in significant increase in Terminal capacity which may result in windfall gain to the operator which will not be a result of the efficiency of the operator but may be due to the parameters assumed at the planning stage. It is relevant here to mention that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider the area required to handle the anticipated capacity. In view of the wide gap observed between the optimal quay and optimal yard capacity, the port is requested to examine all the possibilities of improving the yard capacity by improving the various parameters i.e. stacking parameter, storage area for coal, improving the turnover parameter, etc. considered in assessing the optimal yard capacity.	(i) The correct stacking area is only 81,450 sqm. and it is also confirmed from The NTPL. Hence, the stacking area considered in the calculation of optimal yard capacity is also correct. The imported coal is sent through conveyor to power plant situated above 4 kms. from berth in port land itself. (ii) The same is based on the information available in the Feasibility Report of The NTPL. Please refer reply above also. (iii) As replied above. (iv) The parameters adopted for stacking height are project specific to the Power Plant of NTPL and hence the question of windfall gain to the operator is not relevant to the upfront tariff fixation now. If any changes in the parameters occurred at a later stage involving impact on the capacity proposal for revision of tariff will be submitted at appropriate time in future confirming to provisions of clause 2.7.1. of the Guidelines, 2008 providing for review once in five years to adjust for any extraordinary event that could not be foreseen by a prudent person. Considering the captive facility is linked to the operations of the Thermal Power Plant and the imported coal is conveyed through a conveyor, the question of further improvement of yard capacity by increased area will not arise.
(5)	<u>Capital Cost Estimation:</u>	
	(i) (a) The upfront tariff guidelines of 2008 adopted by the VOCPT prescribe normative list of civil works for coal unloading terminal which includes cost of berth apron and approach, transfer towers, wagon loading and truck loading station, building, conveyor gallery and marshalling yard. The port has stated that 4 lakh sq. mtr. of area would be available for stacking thermal coal cargo. But, the civil cost does not include	The storage area identified is 81,450 sqm. with reference to the design of the plant area. Hence, the same is included in the capital cost of the Plant and the same is not forming part of the project cost of the subject facility covered in the proposal.

	capital cost for storage yard. Explain the reasons for not estimating capital cost towards civil works and also explain the reasons for deviation from the normative list of civil works.	
	(b) The capital cost for equipment estimated by VOCPT does not include capital cost towards Reclaimer – 2 nos., Wagon tripper – 2 nos., Cranes - 2 nos., workshop equipment, electric power and control switch gears as per normative list of equipment prescribed in the 2008 guidelines for coal unloading terminal. Explain the reasons for deviation from the list of equipment prescribed in the guidelines for each item of deviation.	The capital cost has since been revised with reference to the submissions of The NTPL vide letter dated 24 January 2015 the copy of the same is also marked to Authority, and is relevant to the actual deployment communicated by The NTPL and the same may please be admitted.
	(ii) The total capex estimated by NTPL attached as Annex-II to the proposal is seen to the tune of ₹6602.74 crores. As against that the capex estimated by VOCPT for the proposed project is ₹390.07 crores. Explain the reasons for significant variation in the capex figures considered by VOCPT in the tariff computation.	The capital expenditure of ₹6,602.74 crores is covering the capital cost of berth and in addition the capital cost of Thermal Power Plant and the conveyor cost from the Berth to Plant area. Hence there is a variation. Subsequent to the clarifications made by The NTPL vide letter dated 24 January 2015 the capital cost is updated and revised calculations are furnished.
	(iii) The VOCPT has estimated miscellaneous cost at 5% of civil and equipment capital cost which is as per the norms prescribed in the guidelines. Apart from that the VOCPT has also estimated 10% of the equipment cost towards contingencies, engineering the base equipment cost which are not found as per the norms prescribed in the guidelines. Explain the reasons and basis for estimating miscellaneous, capital cost and contingencies cost particularly in the light of the fact that in the current proposal, the VOCPT will have the benefit of availability of the actual capital cost incurred by the NTPL as the project was expected to commence by June/ July 2014. The contingency cost and miscellaneous cost would be relevant when tariff is determined upfront prior to bidding process based on the cost estimated by port. Infact the VOCPT in its proposal at para 3(ii) has stated that the estimated capex will change on completion of the project. Since the project would be completed by now, the VOCPT may consider to update the estimated capital cost with actuals after obtaining the capex figures from the NTPL in the light of the above observation. Consequently, the repairs and maintenance, insurance cost, depreciation, other expenses linked to capital cost should also be modified accordingly.	The 10% of the equipment cost towards contingencies, engineering on the base equipment cost is adopted as done in the case of proposal submitted for NCB-II hence the same may please be admitted.
	(iv) Confirm that the capital cost considered in the computation reflect the current market position.	The capital cost considered in the computation is with reference to the actual cost details furnished by The NTPL.
(6)	<u>Operating Cost:</u>	
	(i) <u>Power cost:</u> The VOCPT has considered ₹8.0 per electricity unit for working out power cost. The VOCPT is requested to furnish last three months electricity bills to substantiate the unit rate of power adopted by the port.	Based on the submission by The NTPL, the power cost is revised as ₹4.28 per unit subject to production of the supporting document by The NTPL.
	(ii) <u>Depreciation:</u> The VOCPT has estimated depreciation on handling equipments @ 10.34% as per the Companies Act, 1956. It is, however, relevant to mention that Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs which suggests useful life of asset to be considered for computing depreciation. The VOCPT, therefore, to review and modify the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013. This point is relevant for estimating depreciation of assets.	As advised by the Authority the revised rate of depreciation at the rate of 6.33% as per Companies Act, 2013 is considered.
	(iii) <u>License fees:</u>	
	(a) The VOCPT has estimated license fee applying unit rate of ₹334.59 per sq. mtr./ annum. The Authority vide its Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 has revised the lease rental for VOCPT lands. It is seen that the lease rent considered by VOCPT at ₹334.59 per sq. mtr./ annum is not as	The rate of Licence fee is also considered at 50% of the unit rate of ₹348.64 per sqm. per annum which is applicable for commercial category as per the Authority's Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated

	per the lease rent approved by the Authority in the said Order. The VOCPT to give the reference of the lease rent adopted by the port along with escalation factor applied. Workings of the unit rate considered to be furnished.	4 April 2014.
	(b) The unit rate for way leave charges considered by VOCPT at ₹1.428 per sq. mtr./ annum does not match with the way leave charges prescribed in its Scale of Rates of VOCPT at ₹1.42 per sq. mtr./ annum. The VOCPT should correct the estimation in the light of the above observation.	In the calculation, actually the unit rate is considered at the rate of ₹1.42 per sqm. per annum but it is displayed as ₹1.428 per sqm. per annum in the description column. The same is also corrected.
(7)	<u>Annual Revenue Requirement (ARR):</u> Para 2 of Annex III relating to norms/ guidelines for fixation of upfront tariff for coal terminal stipulates that the total Annual Revenue Requirement determined is to be apportioned among three tariff groups viz. cargo handling charge, miscellaneous and storage charge in the ratio of 98:1:1 and thereafter the rates for individual tariff items is to be determined. As against that, the VOCPT has apportioned the estimated revenue requirement into two tariff groups i.e. coal handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 99:1. The VOCPT has not apportioned any revenue requirement towards storage charges nor has proposed storage charge. Explain the reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines for apportionment of total revenue requirement and not proposing tariff for storage of cargo.	Please refer the reply to S.No.5(i)(a) above.
(8)	<u>Berth hire calculation:</u>	
	(i) (a) Explain the basis of vessel parameters viz. DWT of vessel, average parcel size of panamax vessels, GRT of vessels adopted by the VOCPT for estimating the proposed berth hire charge.	As replied vide sl.no.4(i)(a) only the panamax size vessels are expected to be handled at NCB-I. Hence DWT of vessel, average parcel size of panamax size vessels, GRT of panamax size vessels are considered.
	(b) Justify the vessel parameters adopted for determination of berth hire charge with reference the average GRT, parcel size, DWT of thermal coal handled at VOCPT berth during the last three years viz. 2011-12 to 2013-14.	The vessel parameters adopted similar to NCB-II and the same hold good with respect to the cargo of Thermal Coal imported for the NTPL Power Plant.
	(ii) While arriving at Berth hire rate, the VOCPT has not taken into consideration the impact of coastal concession while proposing the berth hire for foreign-going vessel and coastal vessel. The VOCPT to modify the berth hire calculation in view of the above observation and take into consideration the approach followed in the other upfront tariff cases including VOCPT. Also, explain the basis (to be) adopted for share of foreign and coastal vessels.	The share of Foreign and Coastal depends on the choice of the user The NTPL and the exact share could not be anticipated. For kind information, for the trial run of the plant The NTPL have imported thermal coal in 4 vessels so far and 2 are Foreign and remaining 2 are Coastal. In the computation of proposed tariff of berth hire it was assumed that 100% of the vessels handled were coastal vessels.
	(iii) The berth hire calculation shows total berth days of 145.47 days as against 255.5 days as per norms prescribed in 2008 guidelines at 70% utilisation. This arises because the optimal capacity of the terminal is pegged at the lower of two capacities at 5.09 MMTPA. In the light of our earlier observation to improve the optimal yard capacity of the terminal, the VOCPT to relook and recompute the berth hire charges for normative days of 255.5 days as required under the tariff guidelines of 2008.	The optimal capacity of the berth is restricted to yard capacity based on the requirement of the thermal power plant of the captive user The NTPL. Hence at present there is no possibility of improving the yard capacity of the plant.

9.2. While responding to the additional information/ clarifications sought by us and also in line with the point of action decided at the joint hearing brought out in para 12.(i)(b), the VOCPT vide its dated 16 April 2015 has also furnished the revised proposal. The revised cost statement furnished by the VOCPT vide its letter dated 16 April 2015 is given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Base	Revised VOCPT workings
(I)	Optimal Capacity		
(i)	Optimal Quantity Capacity		
	(a) Share of vessel size	(S1)	100%

Sl. No.	Particulars	Base	Revised VOCPT workings
	% share of capacity of Panamax vessels (for thermal coal) vessels upto 75000 DWT		
	(b) Ship day output (in tonnes per day)	(S2)	35000
	(c) Optimal Quantity capacity $[0.7 \times (s1) \times (s2) \times 365]$		8,942,500
	Optimal Quantity capacity (in MTPA)		8.94
(ii)	Optimal Yard Capacity		
	(a) Area of yard made available by the port (Sq. mt.)	(A)	81450
	% of Area available for stacking	(U)	70%
	(b) Stacking Quantity per sq. mt.	T/sq. mt. per day (Q)	4.91 Say 5 T/ sq.mt.
	(c) Annual Turnover Ratio of Plot $(5.00 \times 1000000)/(400000 \times 0.7)$	(T)	17.86
	(d) Optimal Yard capacity in tonnes (Thermal Coal) $(0.7 \times A \times U \times Q \times T)$		5,091,440
	Optimal Yard capacity in MTPA		5.09
(II)	Capital cost		(` in lakhs)
(i)	(a) Civil cost		-
	Others – Road connectivity		248.61
	Contingencies, Engineering & Supervision	10% on sub total	24.86
	Total Civil cost		273.47
	(b) Equipment cost		
	Shore unloaders		8097.72
	Stackers		
	Conveyors	Conveyor Cost from Berth to Red Gate	4934.33
	Pay loaders & dozers		-
	Sub total (b)		13032.05
	Contingencies, Engineering & Supervision	5.90% on sub total	768.89
	Total Equipment Cost		13800.94
	(c) Miscellaneous	5% on (i)(a) & (i)(b)	703.72
	(d) Total Capital Cost for Handling Activity (i)(a)+(i)(b)+(i)(c)		14778.13
(ii)	Capital cost for berthing services		
	Cost of Berth		4371.06
	Total Capital Cost for Berthing Services		4371.06
(iii)	Total Capital Cost of the Project (i) + (ii)		19149.19
(III)	Operating cost		
(i)	Power cost	1.4 per T x ₹4.28 per unit x 5091440 T	305.08
(ii)	R & M		
	- Civil Assets (Road work – Port)	1% on civil work	2.73

Sl. No.	Particulars	Base	Revised VOCPT workings
	- Mechanical and Electrical Equipment including spares	7% on Mechanical and Electrical Works	1015.33
(iii)	Insurance 1% on Gross Fixed Asset	1% on (i)(d)-(i)(a)	145.05
(iv)	Depreciation		
	- Civil Assets	9.50% on civil assets	25.98
	- Mechanical and Electrical Works	6.33% on Mechanical and Electrical Works	918.15
(v)	License Fee		
	(a) Water Front Charges		
	24333.40 sq. mtr. for berthing @ ₹334.59 per sq. mtr./ pa as per port's proposal (commercial purposes for 1.7.2012 to 30.06.2017)	(working platform-750 sqm+Berthing area 12456 sq.mtr.=13,206 sq.mtr. @ ₹174.34 per sq.mtr./ pa 50% of commercial rate from 1.7.2014)	23.02
	(b) Jetty area	Jetty area 10801.80 sq.mtr.+app.jetty 235.60 sq.mtr.=11037.4 sq.mtr.)*170.92 as on February 2010	18.87
	(c) Way Leave for conveyors	(22960.56 sqm for conveyor trestle within security wall @ ₹1.42 per sq.mtr. per annum)	0.33
(vi)	Other expenses towards salary and OH	5% on (i)(d)-(i)(e)	725.23
	Total Operating cost		3,179.76
(IV)	Revenue Requirement & Proposed Tariff		
(i)	Cargo Handling Charges		
1.	Revenue requirement		
	(a) Total Operating cost		3179.76
	(b) Revenue on Capital Employed		2364.50
	(c) Total Revenue Requirement for cargo handling activity		5544.26
2.	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Coal handling charges (99% on ARR)		5488.82
	(b) Miscellaneous charges (1% on ARR)		55.44
			5544.26
3.	Proposed Tariff per tonne rate		
	(a) Coal Handling Charges		
	Revenue Requirement (₹ in lakhs)		5488.82
	Capacity (Million Tonnes Per Annum)		5.09
	Coal Handling Charges (per tonne/ per annum)		107.84
	(b) Miscellaneous Charges		
	Revenue Requirement (₹ in lakhs)		55.44
	Capacity (Million Tonnes Per Annum)		5.09
	Miscellaneous charges (per tonne/ per annum)		1.09

Sl. No.	Particulars	Base	Revised VOCPT workings
(ii)	Berth Hire Charges		
	(a) Revenue requirement		
	(i) Repair & Maintenance charge	1% on Berth cost	43.71
	(ii) Depreciation on berth	1.58% on ₹4371.06 lakhs	69.06
	(iii) Insurance	1.00% on ₹4371.06 lakhs	43.71
	Total operating cost for berthing service		156.48
	(b) Return on capital employed (16% on total capital cost for berthing service)		699.37
	Total Revenue Requirement for berthing service		855.85
(iii)	Berth Hire Charges		(in ₹)
	(a) Foreign going vessel (Thermal Coal) (Rate per GRT per hour)		1.70
	(b) Coastal going vessel (Thermal Coal) (Rate per GRT per hour)		1.02

9.3. The VOCPT has forwarded its revised proposal to the NTPL seeking their comments. The NTPL vide its letter dated 20 June 2015 has furnished its comments, which were forwarded to VOCPT for feedback information. The VOCPT vide its letter dated 8 July 2015 has furnished its reply.

10. A joint hearing in this case was held on 13 January 2015 at the VOCPT premises. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the users/ user associations have made their submissions.

11. At the joint hearing, the NTPL had filed a set of documents with reference to the proposal of VOCPT for fixation of upfront tariff for NCB-I which includes copy each of the Memorandum of Understanding dated 28 October 2005 entered between Neyveli Lignite Corporation Ltd. and Tuticorin Port Trust, copy of tariff guidelines of 2008 and 2013 guidelines and proposal of VOCPT dated 28 May 2014.

12. As agreed at the joint hearing,

(i) The VOCPT vide our letter dated 21 January 2015 was requested to take action on the following points:

(a) Forward a copy of the comments furnished by VOCPT on the comments of NTPL to NTPL. If already forwarded, then VOCPT to confirm the position.

(b) The VOCPT expressed the need to revise its proposal to capture the proportionate cost of road connectivity and road lighting provided as common user facility for NCB-II, NCB-III and NCB-IV to NCB-I. The VOCPT, therefore, to review and file revised proposal to this effect latest by 23 January 2015. Simultaneously, forward a copy of the revised proposal to the NTPL and the concerned users with a request to furnish their comments thereon to this Authority and VOCPT within five days thereafter.

(c) The NTPL has submitted that Conveyor and other facility installed at NCB-I is for captive use and that the facility cannot be used by any other users. In light of the above position, the VOCPT to clarify the relevance of its proposal to apply the proposed tariff to other users other than captive use by the NTPL. The VOCPT also to clarify the correct position as regards the provision (to be) incorporated in the Concession Agreement on use of the facility by other users.

(ii) The NTPL was requested vide our letter dated 21 January 2015 to take action on the following points:

(a) At the request of the NTPL, the VOCPT has been requested to share a copy of the comments furnished by it on the comments of NTPL to NTPL. The NTPL to furnish its comments thereon within 10 days after receipt of copy of the comments from the VOCPT.

(b) At the joint hearing, the NTPL reported that they have not verified the tariff computation furnished by VOCPT. Hence, as requested, the NTPL was allowed time upto 23 January 2015 to verify the calculation furnished by VOCPT and furnish its comments thereon.

(c) The NTPL to furnish its comments to this Authority and VOCPT, within five days of receipt of the revised proposal from VOCPT.

(iii) The users/ user organisations vide our letter dated 21 January 2015 were requested to furnish their comments on the revised proposal to this Authority and VOCPT simultaneously, within five days of receipt of the revised proposal from VOCPT.

13.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 12.(i)(a) and 12.(ii)(a) above, the NTPL vide its letter dated 4 February 2015 has furnished its comments on the comments of VOCPT dated 12 January 2015. The NTPL comments was forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT has not furnished further comments on the comments of NTPL. It is relevant to state that the NTPL vide its earlier letter dated 12 December 2014 has furnished comments and VOCPT has furnished its comments thereon vide its letter dated 12 January 2015. The comments furnished by NTPL dated 4 February 2015 are on the comments of VOCPT.

13.2. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 12.(ii)(b) above, the NTPL vide its letter dated 24 January 2015 has furnished its comments on VOCPT's assumption on computation of tariff proposal. The comments received from NTPL was forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT has not furnished any comments on the said comments of NTPL, despite reminders. Though the VOCPT has not furnished specific comments on the comments of NTPL, the VOCPT has, in the revised proposal dated 16 April 2015 modified the capital cost for shore unloaders, stackers and berth as indicated by NTPL. As regards conveyors, the VOCPT has estimated the capital cost from berth to red gate at ₹ 4934.33 Lakh.

13.3. The NTPL has further submitted in its letter dated 24 January 2015 that the NTPL is a Government Company wherein the stakeholders are the Neyveli Lignite Corporation Limited and the Tamil Nadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO). The power generated is for the benefit of general public. Hence, it has requested to take a lenient view in fixing the tariff.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i) The Neyveli Lignite Corporation (NLC), a Government of India Enterprise and the then Tuticorin Port Trust (TPT) (Present VOCPT) have entered into a Memorandum of Understanding (MOU) on 28 October 2005 as per the copy of the MOU furnished by NTPL at the joint hearing held on 13 January 2015. As per the MOU, the NLC and the Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) have planned to set up a 1000 MW coal based power project at a site in Tuticorin belonging to the VOCPT. The NLC and TNEB have agreed to promote, jointly incorporate and invest in a Joint Venture Company (JVC) for the establishment and operation of the power project for generation and sale of power. The NLC and TNEB have entered into a separate MOU for implementation of the project. The NTPL is the JV for implementation of the Project wherein the stakeholders are the NLC and the TANGEDCO, as submitted by the NTPL in its letter dated 24 January 2015. The VOCPT had agreed in the MOU to allocate, among other facilities, the North Cargo Berth (NCB) for construction of a new captive coal jetty for the JVC for import of coal for the power project.

(ii) The Government of India in the Ministry of Shipping vide its letter No.PD-11015/5/2006-TPT dated 22 October 2009 to the VOCPT has granted approval to the VOCPT for allotment of NCB-I to the NLC as per the Guidelines of 1996 on captive use. The sanction letter of the MOS, *inter alia*, states that the approval is subject to the condition that NLC will be subjected to TAMP rates. The VOCPT has confirmed that authorization is granted by the VOCPT to NTPL under Section 42(3) under Major Port Trust Act, 1963 and with the approval of Ministry of Shipping.

In this backdrop, the VOCPT has filed a proposal seeking approval of this Authority for fixation of upfront tariff for NCB-I for handling Thermal Coal by NTPL following the tariff guidelines of 2008.

(iii) This Authority in exercise of the powers conferred on it by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 frames Scale of Rates and conditionalities governing the application of Scale of Rates from time to time for the services rendered by the Major Port Trusts and the persons authorized. Section 42(3) of the said Act of 1963 envisages that a Major Port Trust, with the previous approval of the Central Government enter into any agreement or other arrangement with any body corporate or any other person to perform any of the services and functions assigned to the Major Port Trust under the Act of 1963 on such terms and conditions as may be agreed upon.

(iv) The Government of India in the Ministry of Shipping has issued Tariff Guidelines from time to time to this Authority as policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The policy direction is binding on this Authority. This Authority fixes the tariff in exercise of powers conferred on it and following the tariff Guidelines as applicable. The following set of Tariff Guidelines came to be issued from time to time:

- (a) Tariff Guidelines of 2005
- (b) Upfront Tariff Setting Guidelines of 2008 notified on 26 February 2008 for all PPP Projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront when such projects are awarded under BOT/BOOT or any other arrangement for private sector participation under the Major Port Trusts, 1963.
- (c) Revised Reference Tariff Guidelines of 2013 for determination of tariff for Projects at Major Ports effective from 9 September 2013.
- (v) During the proceedings of the case, the NTPL has raised certain issues. The issues raised by the NTPL and our analysis thereon are given below:

Issue:

- (a) The approval given by the Government of India by letter dated 22 October 2009 for allotment of NCB 1 to NLC is as per guidelines of 1996 for captive use and guidelines issued subsequently shall be applicable to the project. The Reference Tariff guidelines of 2013 was issued by the Government of India in September 2013. Therefore, the Reference Tariff guidelines of September 2013 is applicable for the project.

Analysis:

As regards the “guidelines of 1996 on captive use” mentioned in the letter dated 22 October 2009 and the “Reference tariff guidelines of 2013” mentioned by the NTPL, it is stated that a copy of the “guidelines of 1996 on captive use” was called for from the VOCPT. The VOCPT has made available a copy under cover of its letter dated 28 June 2014. It is the guidelines on Private Sector Participation in Ports issued by the Government of India on 26 October 1996. The guidelines provide for, among other things, consideration of captive facilities for port based industries without recourse to a tender subject to approval of the concerned Administrative Ministry and the industry is willing to pay the maximum realization which the port may determine taking into account all relevant factors. The other aspects dealt in the 1996 guidelines are areas identified for privatization, legal & Regulatory frame work, preparation of Feasibility Report etc., taking into account the confirmation of the VOCPT that no other guidelines have been issued thereafter on “Private Sector Participation in Ports”, the guidelines issued on 26 October 1996 are still in force. The guidelines issued in the year 2013 is limited in its application to fixation of Reference Tariff for Projects at Major Ports. As the names of the respective guidelines themselves suggest, the purpose of the 1996 and 2013 guidelines is different from each other. The two guidelines are in different paradigm. The 2013 Reference Tariff fixation Guidelines cannot apply to the NTPL project the berth of which was reportedly handed over by VOCPT to NTPL on 28 September 2012, before issue of 2013 Reference Tariff fixation guidelines.

Issue:

- (b) Clause 6.1 of 2013 guidelines provides that 2013 guidelines would apply only in the event of a captive berth awarded following the tendering process and in all other cases, the captive project would be governed by the respective agreement arrived at between the parties concerned. Therefore, VOCPT is not entitled in law to request this Authority to determine the tariff payable by NTPL to VOCPT.

Analysis:

The NTPL has placed reliance on Clause 6.1 of 2013 Reference Tariff guidelines to argue that even the 2013 guidelines would not apply to the NTPL Project since the project was not awarded on tender basis. When the 2013 Reference Tariff guidelines themselves are not relevant for the NTPL project, recourse to Clause 6.1 of the 2013 guidelines to determine tariff on mutual consent has no force. Even in a situation of mutual consent, the statute requires this Authority to notify the tariff in the Gazette of India provided the mutually agreed tariff is as per the applicable Tariff Guidelines issued by the government.

The another issue posed by the NTPL that the VOCPT should not have approached this Authority for fixation of rates is not found to be in line with the provision in the statute. Section 48(1) of the Major Port Trust (MPT) Act, 1963 lists down the services that can be provided by the Major Port Trusts. Section 42(3) read with 3(A) of the MPT Act, 1963 empowers the Major Port Trusts with the previous approval of the Government to authorize any person by entering into any agreement or any other arrangement (whether by way of partnership, joint venture or in any other manner) to perform any of the services listed under Section 42(1) of the MPT Act. Section 48 read with Section 42(4) requires this Authority to notify the rates for the Major Port Trusts as well as for persons authorized by Major Port Trusts under Section 42(3) of the MPT Act. The VOCPT has confirmed that the authorization granted by the VOCPT to NTPL is under Section 42(3) under Major Port Trusts, 1963 and with the approval of the Ministry of Shipping. The VOCPT has approached this Authority seeking for tariff for berth NCB-

1. Tariff fixation for the facilities provided at NCB-1 falls well within the regulatory ambit of this Authority. The argument of the NTPL that since it is a non-PPP Project, this Authority has no role to fix the tariff is not in line with the statute position.

Issue:

- (c) In none of the other Major Port Trusts, exclusive berth is given on captive basis. NTPL is only one such case.

Analysis:

The point made by the NTPL that at no other Major Ports berth is given for captive purpose is not factually correct. This Authority has fixed tariff for various captive facilities at Major Port Trusts. To name some of these, fertilizer berth at Paradip Port Trust, is given for captive purpose; at Kandla Port Trust (KPT), the KPT has entered into a Concession Agreement (C.A.) with IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL) for captive purpose of IFFCO. This Authority fixes tariff for these captive facilities following the applicable tariff guidelines issued by the Government.

Issue:

- (d) The approval of the Government of India for the proposal of VOCPT for allotment of NCB 1 to NLC is as per guidelines of 1996 and any guidelines issued subsequently on the subject shall be applicable to the project. Therefore, the guidelines for fixation of upfront tariff issued in 2008 (prior to 2009) are not applicable. 2008 Guidelines is applicable only for PPP Projects. NTPL is not a PPP Project.

Analysis:

Since the Guidelines for Private Sector Participation in the Major Ports are in a different paradigm as compared to the tariff fixation guidelines, the question of non-applicability of 2008 tariff fixation guidelines to NTPL does not arise merely on the ground that the issuance of 2008 tariff guidelines is prior to the issuance of 2009 guidelines for Private Sector Participation in the Major Ports.

Issue:

- (e) Demand of upfront tariff after constructing berth is not tenable.

Analysis:

This issue is analysed in a later paragraph

Issue:

- (f) VOCPT cannot approach this Authority for determination of Revenue share. The Revenue share has to be decided first through arbitration as per the arbitration clause of MOU whether NTPL is liable to pay Revenue share to VOCPT and then it can be determined by this Authority.

Analysis:

The jurisdiction of this Authority is limited to fixation of tariff for Major Ports and Private Terminals operating in Major Ports. As brought out in the earlier paragraphs, fixation of tariff only falls within the jurisdiction of this Authority. This Authority does not step beyond its jurisdiction. This Authority does not intervene in fixation of Revenue Share. It is between the concerned parties to decide on the revenue share arrangement. As already brought out during the processing of the case, this Authority has no role on the matter related to revenue share which is purely between the concerned parties to decide i.e. VOCPT and the NTPL in the instant case.

The NTPL has requested this Authority to pass a suitable order bearing in mind that in view of the binding nature of the guidelines issued in 2013, VOCPT cannot seek determination of tariff by this Authority and that the direction contained in the letter dated 22.10.2009 of the Government of India stand superseded by Clause 6.1 of the 2013 Guidelines.

In view of the analysis given above, this Authority will not be in a position to pass the Order as pleaded by the NTPL.

- (vi) (a) The NTPL has argued that demand for upfront tariff after constructing berth is not tenable. Therefore, before proceeding ahead with the analysis of this case, as brought out in the earlier paragraphs giving background of the proposal, it is relevant here to state about the series of correspondence exchanged by us with the VOCPT regarding applicability of the upfront tariff guidelines of 2008 for fixation of tariff for NCB-I when the project has already been awarded by the VOCPT to NTPL in the year 2011.

Clause 1.3.1 of the guidelines of 2008 stipulates that the said guidelines apply to all PPP projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront in the manner provided in the said guidelines when such projects are awarded under BOT/BOOT or any other arrangement for private sector participation. Clause 1.3.2. of the said guidelines of 2008 clarifies that the tariff guidelines of 2005 notified on 31 March 2005, as may be amended from time to time, shall continue to govern the tariff setting for the Major Port Trusts and the private terminals already operating thereat and also for the projects where bidding process is concluded before publication of the 2008 upfront tariff guidelines.

Based on the upfront tariff caps approved by this Authority under the tariff guidelines of 2008, the Major Port Trusts invite bids for the project and the potential bidders quote the revenue share. In the instant case, however, the proposal of the VOCPT states that the project is already awarded to NTPL.

- (b) In the case of a BOT operator the Buthello Travels at Mumbai Port Trust (MBPT), the bidding process concluded post 2008 (in August 2009) But, since the MBPT did not opt to fix tariff caps prior to bidding in the case of BOT operator, this Authority vide its Order No.TAMP/39/2010-MBPT dated 2 May 2011 held that the tariff of this BOT operator of MBPT will fall under Tariff Guidelines of March 2005; and, the tariff for the Buthello Travels at MBPT was fixed accordingly following provisions of 2005 tariff guidelines in the said Order.
- (c) In one another case at Kandla Port Trust (KPT), based on the approval granted by Ministry of Shipping, Government of India, KPT entered into Concession Agreement (CA) with IFFCO Kisan Bazar Ltd. (IKBL) on 17 February 2011 (post 2008) to build, operate and maintain barge jetty for unloading its captive fertilizers and fertilizer raw materials for a period of 30 years. The said facility is a captive facility and also allows the operator to handle other cargo as well. The KPT had not opted to fix tariff upfront prior to inviting bids for award of the project under the tariff guidelines of 2008. The authorization granted by KPT to IKBL in the form of concession agreement is under section 42 (3) of MPT Act, 1963 and the IKBL has filed the proposal for fixation of tariff under 2005 guidelines seeking tariff to handle cargo other than the captive cargo of IFFCO which is being processed as a separate case. It is relevant to state that interim tariff is already approved by this Authority vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 May 2015 till fixation of final rates.
- (d) The allotment of Berth to NTPL is for captive use facility with the approval of Government of India (MOS) vide its letter dated 22.10.2009. The sanction letter of the MOS *inter alia* states that the approval is subject to the condition that NLC will be subjected to TAMP rates.
 Clause 1.3. of the 2008 guidelines deals with application of the guidelines to PPP operator and tariff is to be fixed upfront for Private Sector Participation. The current project is not for Private Sector Participation. It is for captive purpose and that too given to a public sector undertaking. There is no tendering process in this case as the Government has sanctioned the allotment of NCB-I to NLC for captive use. The requirement of bidding prior to setting tariff caps as stipulated in Clause 1.3.1. of 2008 Guidelines is applicable only to PPP arrangement and not to other arrangement like captive facility so as to invoke application of 2005 Guidelines. The proposal submitted by Port for fixation of upfront tariff in respect of NCB-I to handle Thermal Coal for consideration of this Authority is not on PPP basis. The project is awarded during the year 2011 on nomination basis for Captive Usage as per the sanction of the Ministry of Shipping in October 2009.
- (e) The case of the Buthello Travels in Mumbai Port Trust was on a PPP mode. The project of NCB-I berth is a captive facility approved by Ministry of Shipping. Further, bidding process for the captive arrangement is not applicable. Hence the VOCPT has contended that the case of the Buthello Travels is not relevant to its case.
- (f) The VOCPT has sought to argue that the NCB-I project is also not comparable to the case of IKBL of Kandla Port Trust. In the captive arrangement of IKBL, the Concession Agreement (CA) was already entered between the KPT and the IKBL. Further, the CA does not specify about revenue share. Instead, it provides for collection of wharfage and other charges. Concession Agreement of IKBL with Kandla Port Trust is not similar to the draft agreement to be entered between the VOCPT and NTPL which stipulates compliance to Guidelines for Private Sector Participation 1996 of Government of India to ensure maximum revenue realization, as stated by the VOCPT

- (g) Further, in both the cases, Concession Agreements were already signed and thereafter the tariff was proposed by the concerned authorities. Whereas for the NCB-I berth, though the project is awarded to NTPL on captive basis based on the sanction of the MOS, the Concession Agreement with the NTPL is yet to be signed. The percentage of revenue share for the present project is also not yet signed. Since the Revenue Share is not yet finalized between the VOCPT and the NTPL and Concession Agreement is not yet signed and also recognising that it is not a PPP project, the VOCPT has stated that current proposal cannot be compared with the cases of The Buthello Travels in Mumbai Port Trust which was on a PPP mode or the case IKBL of Kandla Port Trust where Concession Agreements were already signed between the concerned parties and thereafter the tariff has been proposed by the concerned authorities.
- (h) The another argument put forth by the VOCPT is that the para 6(v) of the Guidelines of 1996 issued by the Government to all Major Port Trusts for Private Sector Participation lays down the policy for Captive facilities for port based industries. The ibid clause stipulates the need for compliance of the condition to ensure maximum revenue realization. The VOCPT has argued that the condition of maximum revenue realization by the port for giving the project for captive facility cannot be complied with if the tariff for NCB-I is fixed under the tariff guidelines of 2005 and not under tariff guidelines of 2008.

Based on the above arguments, the VOCPT has requested this Authority to fix the upfront tariff following the upfront tariff guidelines of 2008 so that Revenue Share can be determined and Concession Agreement can be signed. Thus, the VOCPT has empathetically stressed that the tariff arrangement for NCB-I is to be done following the upfront tariff Guidelines of 2008 and not based on the 2005 guidelines.

As regards the reason for formulating the proposal under 2008 guidelines to ensure maximum revenue realization, it is to be noted that this Authority is not guided by maximization of revenue in fixation of tariff but by the applicable tariff guidelines.

- (vii) In the 1996 guidelines, para (6)(v) which deals with policy for Captive facilities for port based industries states that the Major ports is to consider to give land/ waterfront on 100% captive without recourse to a tender, provided such industries are port specific and are approved by the concerned administrative Ministries, and the industry is willing to pay the maximum realisation which the port is determine taking into account all relevant factors. The said policy does not prescribe guidelines to be followed for fixation of tariff for captive facilities. The Ministry of Shipping while sanctioning the approval for this project has categorically stated that the approval is subject to the condition that the NLC will be subjected to the TAMP approved rates. As stated earlier, the Government has, from time to time, issued tariff guidelines to this Authority for fixation of tariff for Major Port Trusts and private terminals operating thereat. This Authority is bound by the tariff guidelines issued by the Ministry of Shipping from time to time for regulating the tariff for the Major Port Trusts and private terminal operators authorized by the Major Port Trusts and the applicable tariff guidelines is followed by this Authority uniformly for fixation of tariff of the concerned Major Port Trusts and Private Terminal Operators authorized by the Major Port Trusts.
- (viii) It is relevant here to state that the based on upfront tariff fixed by this Authority under the upfront tariff guidelines of 2008, the Major Port Trusts invite bids for the project and the potential bidders quote the revenue share. In the instant case, the project is not on PPP mode and hence no bids are invited. The project has been given on nomination basis to NTPL based on the sanction of the MOS in October 2009. The MOS while according sanction to the project has categorically stated that NLC will be subject to TAMP approved rates, as stated in the previous paragraph. The port has reported that Concession Agreement is yet to be signed between the concerned parties viz. NTPL and the VOCPT and revenue share is yet to be fixed. The VOCPT has sought tariff on upfront basis following the tariff guidelines of 2008 to determine the revenue share. Balance of convenience is in favour of the argument of VOCPT to fix tariff based on 2008 tariff guidelines Therefore, this Authority, is inclined to proceed with fixation of tariff for NCB-I berth based on the proposal filed by the VOCPT under the tariff guidelines of 2008.
- (ix) Subsequent to filing the original proposal in 28 May 2014, the VOCPT has filed a completely revised proposal vide its letter dated 16 April 2015. In the revised proposal, the port has modified the capital cost taking into consideration the view points of the VOCPT. The handling rate of ₹ 276.37 per tonne proposed in the original proposal is reduced to ₹107.84 per tonne. Likewise, the berth hire charge and the miscellaneous charge are also proposed to be reduced. The revised proposal of VOCPT dated 16 April 2015 along with information/ clarification furnished during the processing of the case are taken into consideration in deciding this case.
- (x) The NTPL during the joint hearing had stated that the proposed facility is for captive use only and hence it is not relevant to consult stakeholders other than NTPL. In this context, it is relevant to state that the proposal of VOCPT makes a mention that the project will occasionally be used by other users

as well. The VOCPT had also provided the list of users to be consulted and hence apart from NTPL the other concerned stakeholders were also consulted as per the list provided by the port.

The NTPL during the proceeding of the case has submitted that conveyor and other facility installed at NCB-I is for captive use and that the facility cannot be used by any other users. The VOCPT was, therefore, once again requested to clarify the relevance of its proposal to apply the proposed tariff to other users. The VOCPT has reported that there is a provision in the draft Concession Agreement for usage of facility by others when the berth is idle. This Authority, therefore, relies on the clarification of the VOCPT which is a Concessioning Authority. It is relevant here to state that even for the BOT operator viz. IKBL at KPT where the facility is for captive use, the Concession Agreement signed between the KPT and the IKPL allows the operator to handle other cargo as directed by the Concessioning Authority i.e. KPT in order to optimize the use of the facility.

(xi) Optimal Terminal Capacity:

(a) Optimal Quay Capacity:

(i) The port has considered 100% share of panamax vessels for assessing the optimal quay capacity. The port was requested to examine whether capesize vessel are expected to be handled at the proposed terminal during the project period which is for long horizon and also taking into consideration dredging plans of the port. The port has confirmed that capesize vessel cannot be accommodated at NCB-I berth due to availability of only 152 mtr. width at Port Entrance Channel and 12.80 mtr draught in the berth and the berth interfaces. Hence, 100% panamax size vessels are considered for assessing the optimal quay capacity of the NCB-I berth. The position explained by the port is relied upon.

(ii) Considering the share of panamax vessels as stated above and the ship day output for panamax vessel at 35,000 tonnes per day as per the unloading norms prescribed in the guidelines for coal unloading terminal, the optimal quay capacity of the mechanised coal handling terminal of NCB-I works out to 89,42,500 tonnes [i.e. 8.94 Million Tonnes Per Annum (MTPA)] as assessed by the VOCPT.

(b) Optimal Yard Capacity:

(i) The VOCPT has considered stacking area of 81,450 sq. mtrs. for stacking of coal cargo. The VOCPT has confirmed that 81,450 sq. mtrs. of area is identified for stacking of cargo as per the design of the plant and has stated that even the NTPL has confirmed the stacking area. The stacking area parameter given by the VOCPT may, therefore, be relied upon.

(ii) The upfront tariff guidelines of 2008 prescribe the stacking norm for coal terminal at 3 tonnes per sq. metre and the turn over norm of 12.

As against the above norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008, the VOCPT has considered stacking quantity at 5 tonnes per sq. metre and turnover at 17.86 a year for assessing the optimal yard capacity. Considering the above parameters and applying the formula prescribed in upfront tariff setting guidelines of 2008, the VOCPT has assessed the optimal yard capacity at 50,91,440 tonnes (i.e. 5.09 MTPA) $[81450 * 5 T * 17.86 * 70\%]$. It is relevant here to state that the VOCPT in its upfront tariff proposal for coal terminal has considered stacking factor at 6.6 tonnes/ sq. mtr. and turnover of 28. Bringing out the relevant Order No.TAMP/27/2009-TPT dated 23 February 2010, the VOCPT was requested to examine adoption of improved parameters in this case as well.

Further, as the yard capacity is becoming the limiting factor in this project leading to a wide gap between the two capacities, i.e. optimal quay capacity at 8.94 MTPA and optimal yard capacity at 5.09 MTPA, the VOCPT was also advised to examine whether technically it is possible to improve the yard capacity by exploring all possible mechanism viz. stacking parameter, storage area for coal, improving the turnover parameter etc. The VOCPT has clarified that stacking parameters and the turnover parameters are considered by the port based on the Feasibility Report of the NTPL. The port has further clarified that the parameters adopted for stacking height in the instant case is project specific to the Power Plant of NTPL. The captive facility is linked to the operations of the Thermal Power Plant and the coal received at NCB-I is conveyed through a conveyor. Hence, the port has categorically stated that the question of further improvement of yard capacity by increasing area will not arise. The VOCPT has further justified that NTPL is a captive facility designed to have a capacity of 1000MW of Thermal power. For this purpose, the requirement for the Thermal Coal for the Plant is 5.0 million tonnes per annum

Relying on the above clarification furnished by the VOCPT and also recognising that the stacking and turnover parameters considered by the VOCPT are higher than the norms prescribed in the

upfront tariff guidelines, this Authority relies on the optimal yard capacity of NCB-I assessed by the VOCPT at 5.09 MTPA.

- (c) Accordingly, the optimal capacity for the NCB-I is considered at 50,91,440 tonnes per annum (i.e. 5.09 MTPA) being lower of the two capacities i.e. quay and yard as assessed by the VOCPT.
- (d) The port has stated that if at a later stage there is any change in stacking parameters involving improvement in the optimal capacity, proposal will be submitted for revision of the upfront tariff in line with the provision prescribed in clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2008. The submission made by the VOCPT contradicts its own clarification where the port has stated that the tariff captive facility is linked to the operations of the Thermal Power Plant and the imported coal is conveyed through a conveyor and the question of further improvement of yard capacity will not arise. As regards reference drawn to the clause 2.7.1. of the 2008 guidelines it is relevant to state that the ibid clause states that the upfront tariff caps will be reviewed once in five years to adjust for any extraordinary events that could not have been foreseen by a prudent person. The said guidelines clearly stipulate that the review of tariff caps will be applicable to projects that are bid out subsequently. Thus, the upfront tariff guidelines of 2008 does not provide for review of upfront tariff fixed by this Authority for the projects after the projects are bid out and in the instant case after the CA is signed. The upfront tariff fixed by this Authority once is only subject to the annual indexation as per clause 2.8. of the ibid guidelines. The VOCPT and NTPL are requested to note this position.

It is admitted that in few upfront tariff cases like the upfront tariff fixed for SPM at Kandla Port Trust, this Authority has allowed provision for review of the reference tariff approved by this Authority at the request of the port. This was because the project envisaged change in the project profile itself during the project period like allotment of additional land during the project period. In the instant case, the project profile is not broadly expected to undergo any change as such. Improvement in stacking parameters during the project period due to various factors is inevitable not only in this project but for any project. Upfront tariff is fixed for the optimal capacity. As stated earlier, the stacking parameter assumed by the VOCPT is based on the input of the NTPL and is infact higher than the norm prescribed in the 2008 guidelines.

That being so, the request of the VOCPT for revision of the tariff during the project is not found to be line with clause 2.7.1. of the upfront tariff guidelines of 2008. The upfront tariff fixed by this Authority in the instant case is only subject to the annual indexation as per clause 2.8. of the ibid guidelines.

(xii) Capital Cost:

The capital cost estimated by the VOCPT in the original proposal was ₹39,007.09 lakhs comprising of ₹34,100.17 lakhs towards cargo handling activity and ₹4,906.92 lakhs towards berthing service. In the revised proposal of April 2015, the VOCPT has reviewed the estimates in view of the observation made by the NTPL and modified the capital cost to ₹19,149.19 lakhs comprising of ₹14,778.13 lakhs towards cargo handling activity and ₹4,371.06 lakhs towards berthing services. The estimates of capital cost are discussed in the following paragraph.

- (a) Cargo handling activity:
 - (i) Civil construction cost:
 - (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the list of civil works for coal unloading terminal viz. berth apron and approach, stack yard, Rail tracks for stacker, Reclaimer, Ship unloader Wagons, conveyor galleries, transfer towers, wagon loading & truck loading station, marshalling yard, roads, building, water supply and drainage system and require the port to estimate civil cost. The port has clarified that items listed in the guidelines are not envisaged in the project. The relevant items are included in the capital cost of the plant facility installed by the NTPL for generation of power and are not forming part of the capital cost of the subject facility covered in the proposal.

As stated earlier, the area considered by VOCPT for stacking cargo, for assessing the optimal yard capacity is 81,450 sq. mtrs. However, the capital cost for civil works does not include any capital cost for storage yard. When specifically this was brought to the notice of the port, the VOCPT has clarified that out of the total land allotted by VOCPT to NTPL for installation of the power generation plant, 81,450 sq. mtrs. of area is identified for stacking of cargo as per the design of the plant and the capital cost for storage yard development reportedly forms part

of the plant development cost incurred by the NTPL. Thus, it appears from the submission of the VOCPT that this stacking area is part of the plant area and the capital cost is part of plant cost. This area has been considered by the VOCPT only for the purpose of assessing the optimal yard capacity since it is a limiting factor for optimal capacity of this berth. The capital cost of stackyard is not considered by the VOCPT in this exercise of determination of upfront tariff. The port has also not proposed any storage charge. Thus, in short, the area of 81,450 sq. mtrs. considered by the VOCPT is only for the purpose of assessing the optimal yard capacity. The NTPL has also not raised any objection on the approach adopted by the VOCPT. The clarification furnished by the VOCPT is relied upon.

The VOCPT in its revised proposal dated 16 April 2015 has estimated ₹248.61 lakhs being the proportionate capital cost of road and road lighting commonly provided to berths NCB-I, II, III and IV. The NTPL has requested the VOCPT to exclude this estimate of capital cost citing that road developed by the port is commonly used and hence it is treated as a part of port infrastructure. The VOCPT has not accepted the argument of the NTPL. The VOCPT has justified that the capital cost of road connectivity from Red Gate to SEPC Jetty is exclusively used by berth nos. NCB-I, II, III and IV only. The proportionate portion of the capital cost of road relevant to NCB-I berth i.e. ₹248.61 lakhs is reported to have been considered by the VOCPT in the tariff fixation for this project. The normative list for civil works includes road, amongst other items. The upfront tariff guidelines require to consider the civil cost as estimated by the port. In view of the clarification and justification furnished by the VOCPT, the capital cost of ₹248.61 lakhs estimated by the VOCPT towards common road and road lighting under the head civil works is relied upon and considered for the purpose of upfront tariff fixation of this project.

(b) The VOCPT has estimated 10% of the civil cost towards contingency, supervision and engineering cost. When pointed out that this estimate is not in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, the VOCPT has cited upfront tariff fixation of its another project i.e. berth no.NCB-I I where 10% of capex towards contingency, engineering and supervision estimated by the port was allowed by this Authority in upfront tariff fixation.

The NTPL has objected inclusion of this item in the capital cost. In this context, it is relevant here to state that the estimates of contingency, engineering and supervision cost items is relevant when the quantum of capital cost is based on estimates. In the instant case, however, the capital cost considered by VOCPT for arriving at the proposed upfront tariff is reportedly based on the actual capital cost incurred by the NTPL. That being so, the question for providing for contingency, engineering and supervision cost does not arise. The estimate made by VOCPT towards contingency, engineering and supervision cost at 10% of the civil cost is, therefore, excluded. However, 5% of the civil cost is allowed as explained below.

The upfront tariff guidelines of 2008 prescribe a norm of estimating miscellaneous capital cost towards interest cost during construction period, working capital margin, etc., at 5% of capex. The VOCPT has estimated miscellaneous capital cost as per norms under the head equipment. It has, however, not estimated miscellaneous capital cost @ 5% on civil works. In the cost statement prepared by us, 5% of the civil cost is considered as miscellaneous capital cost as per the norms prescribed in the 2008 guidelines.

(c) Subject to above modification, the modified capital cost considered in the computation of upfront tariff fixation is ₹261.04 lakhs as against ₹273.47 lakhs estimated by VOCPT.

(ii) Equipment cost:

(a) The upfront tariff guidelines of 2008 indicate normative list of equipment for coal unloading terminal viz. Ship Unloader- 2 Nos., Reclaimer – 2 Nos., Wagon loader – 1 No., Truck Loader – 1 No., Stacker – 2 Nos., Belt Conveyors, Cranes – 2 Nos., Pay loaders and Dozers – 4 Nos., Workshop equipments and Electrical Power & Control switch gears. As against the prescribed norms, the equipment capital cost estimated by VOCPT includes 2 shore unloaders, 2 stackers and conveyors.

The capital cost for equipment estimated by VOCPT does not include capital cost on other items prescribed in the normative list. When specifically sought reason for exclusion from the normative list, the port has sought to clarify that capital cost has been considered as per the actual deployment of relevant equipment as communicated by the NTPL.

The revised capital cost of ₹8097.72 lakhs considered by VOCPT in its revised proposal of April 2015 for 2 stackers and 2 shore unloaders is based on the information furnished by the NTPL during the processing of the case, which is considered in this analysis.

The VOCPT had in its initial proposal estimated ₹13537.09 lakhs for conveyor. The NTPL during the processing of this case pointed out that this estimate is for total conveyor cost of NTPL from the berth to the place of consumption in the thermal power plant commissioned by the NTPL, which is 4 kms away. The NTPL has, therefore, requested the VOCPT to consider the capital cost of conveyor only to the extent at the berth i.e. ₹417.53 lakhs. The VOCPT in the revised proposal has revised capital cost of conveyor to ₹4934.33 lakhs reportedly considering the conveyor area from berth no.NCB-I to Red Gate. The NTPL has reiterated its request to consider the capital cost of conveyor at the berth alone. The VOCPT has not agreed to the views of NTPL. It has stated that the revised estimates of conveyor cost pertains to the conveyor area from berth to red gate area as furnished by NTPL and is in order. Based on the clarification furnished by the VOCPT, the revised estimates of conveyor cost as furnished by the VOCPT is considered.

Since all the capital cost considered by VOCPT are reportedly based on information furnished by NTPL, the estimates of capital cost furnished by the VOCPT are fully relied upon and considered for arriving at the upfront tariff.

(b) The VOCPT had earlier estimated contingency, supervision and engineering cost at 10% of the capital cost of equipment. This was objected by the NTPL. In the revised proposal, the VOCPT has estimated this item at 5.9% of the capital cost of equipment. This is in addition to 5% of capital cost (including contingencies) estimated towards miscellaneous capital cost as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. The cost estimated towards contingency, supervision and engineering is not considered in this exercise for the reasons explained earlier. As regards miscellaneous capital cost, the estimate at 5% of the equipment cost is found to be in line with the norm prescribed in the guidelines and hence considered on the modified capital cost which excludes the 5.9% estimated by the VOCPT towards contingency.

(c) Subject to above analysis, the modified capital cost for equipment comes to ₹13683.65 lakhs (i.e. ₹13032.05 lakhs + ₹651.60 lakhs) as against ₹14504.66 lakhs estimated by VOCPT (₹13800.94 lakhs + ₹703.72 lakhs)

The modified capital cost for cargo handling activity comprising of capital cost for equipment and civil works is ₹13944.69 lakhs as against ₹14778.13 lakhs estimated by VOCPT.

(b) Berth Cost:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost of berth hire services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.

The VOCPT in its initial proposal had estimated capital cost of berth at 4460.84 lakhs. On being pointed out by the NTPL that the actual capital cost incurred by it for berth is ₹4371.06 lakhs, the VOCPT has in its revised proposal estimated the capital cost of berth at ₹4371.06 lakhs. Since the revised estimate is reportedly based on the information furnished by the NTPL, the same is relied upon and considered.

The VOCPT has not estimated any capital cost for dredging along side the berth. It has confirmed that dredging in front of the berth is the responsibility of the port.

(c) The return on capital employed is estimated at 16% of the modified estimated capital cost. This works out ₹2231.15 lakhs for cargo handling services as against ₹2364.50 lakhs estimated by VOCPT. For berth hire, the return on capital employed is ₹699.37 lakhs as considered by the VOCPT.

(xiii) Operating Cost for cargo handling activity:

(a) The upfront tariff guidelines for coal terminal prescribe power consumption norm at 1.40 units per tonne. The VOCPT has estimated the power cost adopting the power consumption norm prescribed in the guidelines.

In the original proposal, the VOCPT had considered the unit cost of power at ₹8 per tonne in line with power cost considered in its other reference tariff proposals. In the instant case it is relevant here to mention the NTPL is generating power at the thermal power plant commissioned in the land allotted by the port from the thermal coal received by it at NCB- I berth. The VOCPT, has in the revised proposal, reduced the unit cost of power at ₹4.28 being the actual cost incurred by NTPL towards producing power reportedly as conveyed by NTPL vide its letter dated 4 June 2015. Relying on the clarification furnished by VOCPT, power cost is considered at the level estimated by the port at ₹305.08 lakhs for the optimal capacity of the terminal.

(b) As per the norms prescribed in the 2008 guidelines, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the modified gross value of fixed assets. It is, however, observed that while estimating insurance cost and other expenses for cargo handling activity, the VOCPT has excluded the capital cost on civil works from the total capital cost estimated for cargo handling activity. The norms prescribed in the 2008 guidelines require to estimate insurance and other expenses at the prescribed level on the gross fixed assets. While the VOCPT has considered the capital cost for civil works for estimation of repairs and maintenance and depreciation, the reasons for excluding the capital cost of civil works for estimation of insurance and other expenses remain unexplained by the port. In our analysis, insurance cost as well as other expenses are estimated on the total modified capital cost estimated for cargo handling activity i.e. without excluding the capital cost for civil works, as per the guideline position.

(c) The VOCPT has estimated depreciation @ 9.5% on civil cost and 6.33% on equipment cost. It is relevant here to state that the depreciation has been considered at the rate of 3.17% on civil cost in other reference tariff cases of VOCPT as estimated by the VOCPT as per the depreciation rate applicable as per the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. That being so, depreciation on capital cost towards civil work is modified and considered at 3.17% on the modified capital cost estimates.

The port has stated that the depreciation rates on equipment considered by it at 6.33% is as per the depreciation rate applicable as per the Companies Act, 2013. This is also in line with the depreciation rate considered in other reference tariff cases of VOCPT. That being so, depreciation on equipment is considered at 6.33% on the modified capital cost estimates.

(d) (i) The upfront tariff guidelines of 2008 stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii) (a) The VOCPT in the revised proposal has estimated license fee (waterfront charges) for 13206 sq. mtrs. comprising of working platform 750 sq. mtrs. and berthing area of 12456 sq. mtrs. The unit rate applied by the VOCPT for estimating license fee (waterfront charges) for 13206 sq. mtrs. is ₹174.34 per sq. mtr. per annum by considering 50% of the license fee of 348.64 per sq. mtr. per annum applicable from 01.07.2014 to 30.06.2015 for land used for commercial purposes as per lease rental approved by this Authority vide its Order dated 4 April 2014. The unit rate of license fee (waterfront charges) of ₹177.34 per sq. mtr./ annum is updated applying 2% annual escalation applicable from 01.07.2015 as per the lease rental schedule approved by this Authority in the said Order. Accordingly, the modified license fee (waterfront charges) for 13,206 sq. mtrs. of area comes to ₹23.48 lakhs as against ₹23.02 lakhs estimated by the VOCPT.

(b) The VOCPT has also estimated license fee for jetty area measuring 11037.4 sq. mtrs. The unit rate adopted by VOCPT is ₹170.92 per sq. mtr. reportedly as per the rate applicable in February 2010 for commercial area. This Authority vide its Order No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 4 April 2014 has approved revised lease rental for VOCPT lands for two quinquennium viz. 1 July 2007 to 30 June 2012 and from 1 July 2012 to 30 June 2017 based on the proposal of the VOCPT. The unit rate applicable as per the said Order is ₹355.65 per sq. mtr./ annum from 1 July 2015 to 30 June 2016 for commercial area. Accordingly, the license fee for jetty area is modified and considered applying the said unit rate and the modified estimate is ₹39.25 lakhs as against ₹18.87 lakhs estimated by VOCPT.

(c) For way leave charges for conveyors, the VOCPT has estimated license fee for 22,960.56 sq. mtrs. of conveyor area for conveyor trestle within the security point of the port. The unit rate adopted by VOCPT for estimating way leave charges at ₹1.42 per sq. mtr. per annum is as per the existing Scale of Rates of VOCPT and hence considered without any modification.

(xiv) The total operating cost for cargo handling activity based on the above analysis works out to ₹3039.74 lakhs as against ₹3179.76 lakhs estimated by the VOCPT.

(xv) Operating cost for berthing service:

The upfront tariff guidelines require the operating cost for berthing services to be estimated at 1% of the cost of construction of berth and cost of dredging carried out alongside the berth. The VOCPT has estimated 1% of capital cost towards insurance and 1.58% towards depreciation while estimating the annual revenue requirement from berthing service, apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance. Although the guideline restricts the operating cost at 1% of the berth cost and dredging, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear & tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire and reference tariff for berthing services at other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance at 1% and depreciation at 3.17% was considered to assess the annual revenue requirement from berthing service. The depreciation rate considered in the other reference tariff cases of other Major Port Trusts

is 3.17% as considered for civil works as per the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013. In view of the position explained above, the insurance cost at 1% and depreciation at 3.17% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berthing services.

In this context, it is relevant here to mention that clause 3.6 of the upfront tariff guidelines gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation, while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (xvi) The statement for fixing upfront tariff submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (a) The annual revenue requirement which is sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹5270.89 lakhs from cargo handling service as against ₹5544.26 lakhs estimated by the port.
- (b) The guidelines for coal terminal require 98% of the total annual revenue requirement to be apportioned to handling charge, 1% towards storage charge and 1% each towards miscellaneous charge. As against that, the VOCPT has apportioned the estimated annual revenue requirement into two tariff groups i.e. coal handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 99:1. The VOCPT has not apportioned any revenue requirement towards storage charges nor has proposed storage charge. As stated earlier, the port has clarified that storage area is part of the plant area developed by the NTPL and does not form the part of this project for determination of the upfront tariff. In view of the above position, apportionment of the total annual revenue requirement from cargo handling activity between the two tariff activities i.e. coal handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 99:1 is accepted as proposed by the port. Incidentally, even the NTPL has not made any adverse comments on the said apportionment of the ARR between the two activities.
- (c) The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups and with reference to the share in the optimal capacity.
- (d) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. As per Government policy on Coastal Concession, thermal cargo proposed to be handled at NCB-I berth is not entitled for coastal cargo. That being so, the VOCPT has rightly proposed uniform tariff for foreign and coastal cargo. Based on the above analysis, the handling rate for handling thermal coal comes to ₹102.49 per tonne as against ₹107.84 per tonne proposed by VOCPT for both Foreign and Coastal cargo.
- (e) The VOCPT has proposed a provision to state that cargo handling charges prescribed is a composite rate and includes charges for unloading of cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at stackyard upto 10 days free period loading onto trucks, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates. In this context, as stated earlier, the VOCPT has not envisaged any storage facility for arriving at the proposed upfront tariff for this project. Further, the thermal coal is transferred by conveyor to the NTPL plant and does not involve any loading onto trucks, loading onto wagons as capital cost does not capture such service. That being so the proposed note is modified to state that the cargo handling charges prescribed is a composite charge and covers all cargo handling services, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (f) To meet apportioned 1% of estimated annual revenue requirement towards miscellaneous services i.e. ₹55.44 lakhs, the VOCPT has arrived at miscellaneous charge of ₹1.09 per tonne for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures.

Based on the modified annual revenue requirement apportioned to miscellaneous services at ₹52.71 lakhs, the miscellaneous charge comes to ₹1.04 per tonne for all cargo categories at the estimated optimum capacity of 5.09 Million Tonnes.

- (xvii) (a) The modified revenue requirement from berthing service comes to ₹925.35 lakhs as against ₹855.85 lakhs estimated by the port, as analysed earlier.
- (b) The VOCPT vide its letter No.FIN-OFFCT-CRG-PROPO-V1-14 2266 dated 8 July 2015 has stated that the berth is constructed by the NTPL, hence no berth hire charges is payable by the NTPL for the vessels berthed in North Cargo Berth No.1. The rate proposed by VOCPT is for the collection of berth hire charges by NTPL if vessels other than those on account of the

NTPL is occupying the NCB-I Berth when the berth is lying idle. That being so, the Berth hire charges are prescribed in the SOR as per the proposal of the VOCPT for prescription of the Berth hire subject to modification in the rates as explained in the following analysis.

- (c) As stated earlier, only the panamax size vessels are expected to be handled at NCB-I. As per the detailed berth hire calculation furnished by the VOCPT, it is seen that the no of berth days for the optimal capacity of 5.04 MTPA comes to 145.47 days as against normative berth days of 255.5 days as per 2008 guidelines. On being asked to clarify the mismatch in the number of days, the VOCPT has clarified that the optimal capacity of NCB-I berth is restricted to the yard capacity based on the requirement of thermal power plant for captive use of NTPL. The VOCPT has emphatically stated that there is no possibility of improving the yard capacity of the plant. In the instant case, the yard capacity of the plant of the NTPL is the limiting factor. In view of the above clarification furnished by the VOCPT and recognising that the entire tariff fixation is for captive use by NTPL and also in view of submission made by the port that the prescription of berth hire is only to have a rate in case vessels other than those of NTPL occupy the NCB-I berth when berth is idle, the berth hire computation by the VOCPT for the optimal capacity of 5.04 MTPA which works out to 145.47 days is accepted.
- (d) The vessel profile and vessel parameters considered by the VOCPT for panamax vessel are relied upon. Based on the vessel parameters, the GRT hours estimated by the port is 13,96,50,912 GRT hours (i.e. 3491 berth hours x 40000 average GRT of vessel). The computation of GRT hours is accepted except for minor modification in total GRT hours which comes to 13,96,40,000 GRT hours based on the above calculation considered by the port.
- (e) While arriving at Berth hire rate, the VOCPT had not taken into consideration the impact of coastal concession while proposing the berth hire for foreign-going vessel and coastal vessel. The VOCPT was requested to modify the berth hire calculation and take into consideration the approach followed in the other upfront tariff cases including VOCPT and also furnish the basis considered for share of foreign and coastal vessels.

The port has clarified that the share of Foreign and Coastal vessel depends on the choice of the NTPL and the exact share cannot be anticipated. For the trial run of the plant, the VOCPT has reported that NTPL has imported thermal coal in 4 vessels of which 2 were Foreign-going vessels and remaining 2 coastal vessels. However, the VOCPT has stated that for the purpose of berth hire calculations, it has assumed that 100% of the vessels to be handled at NCB-I will be coastal vessels. The ratio of coastal vessel as furnished by the VOCPT is relied upon.

On perusing the berth hire calculation furnished by the VOCPT, it is seen that there is some arithmetical error and it is not in line with the clarification furnished by the VOCPT. The VOCPT has arrived at the berth hire for coastal vessel by spreading the estimated revenue requirement from berth hire i.e. ₹855.85 lakhs over 60% of the GRT vessel though the port has confirmed that 100% of vessel will be coastal vessel. At the rate proposed by the VOCPT at ₹1.02 /GRT/hour for coastal vessel and considering the total GRT of vessel, the total revenue from berth hire will work out to ₹1424.44 lakhs as against estimated ARR of ₹855.85 lakhs by the VOCPT from this service.

In our computation, the berth hire charges is correctly arrived at by considering the modified estimated ARR of ₹925.35 lakhs and spreading over corrected total GRT of vessel 13,96,40,000 and considering it as 100% coastal vessel as assumed by the VOCPT the berth hire charge comes to Re.0.66/ GRT/ hour (i.e. 925.35 lakhs/ 13,96,40,000). Though the port has not assumed any vessel to be foreign-going, it has proposed rate for foreign going vessel at ₹1.70/ GRT/hour. Following the approach adopted by the VOCPT, the berth hire for foreign going vessel is also arrived at ₹1.10/GRT/hour (i.e. 0.66*100/60)

Subject to the above analysis, the berth hire for foreign going vessel vessels works out to ₹1.10 per GRT per hour and ₹0.66 per GRT per hour for coastal vessel as compared to ₹1.70 per GRT per hour and ₹1.02 per GRT per hour for foreign going vessel and coastal vessel respectively computed by the VOCPT. The detailed computation of berth hire is furnished as part of **Annex - II**.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. Therefore, the proposal of the MOPT for prescription of berth hire charges in rupee terms is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

(xviii) The definition of various terms proposed by VOCPT in the draft Scale of Rates is found to be in line with the definition commonly prescribed in the Scale of Rates.

Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and the conditions uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/private terminals about status of the vessel for the purpose of vessel related charges, users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall not accrue 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail, no berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the terminal operator for continuous one hour or more due to non-availability/ break down of equipment or power failure or any other reasons attributable to the terminal operator, proposed by VOCPT are incorporated in the upfront tariff schedule for the proposed multipurpose cargo terminal subject to modification in one of the conditionality as explained below.

The port has not proposed the conditionalities relating to criteria for conversion of foreign going vessel to coastal vessel which is uniformly prescribed in other reference tariff cases where berth hire is prescribed. This Authority vide its Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 in view of the clarification sought by the VOCPT has based on the recommendation of the Directorate General of Shipping amended the provisions relating to criteria for conversion of foreign going vessel to coastal vessel prescribed uniformly at all the Major Port Trusts and the concerned BOT operators operating at all the Major Port Trusts. The provisions prescribed in the said Order have been further amended by this Authority in its Order dated 26 November 2015. The provisions are approved by this Authority for common adoption by all the Major Port Trusts and the concerned BOT operators operating at all the Major Port Trusts. The amended provisions prescribed in the said Order dated 26 November 2015 are, therefore, prescribed in the Scale of Rates for NCB-I also.

(xix) The VOCPT has proposed a note stating that the rates and conditions for granting ousting priority berthing/ priority berthing will be governed by the Government guidelines in this regard. The proposed note does not mention about the applicable charges for priority berthing/ ousting priority berthing as per the Government guidelines. The Scale of Rates of VOCPT prescribes that a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied for providing priority berth to any vessel. For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, is prescribed in the SOR of VOCPT. These conditions are based on the Government guidelines in this regard and are also prescribed in the Scale of Rates of other Major Port Trusts. That being so, in addition to the note proposed by the VOCPT, the above two conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges also prescribed in the Scale of Rates for berth no.NCB-I .

(xx) As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The VOCPT has proposed 1 January 2015 as the base WPI for such automatic adjustment every year. The proposed note for annual indexation is approved.

(xxi) The letter No.PD-11015/5/2006-TPT dated 22 October 2009 of Ministry of Shipping addressed to VOCPT, *inter alia*, states that approval accorded by the MOS for construction of NCB-I for captive use by NLC-TNEB joint venture is subject to a Minimum Guaranteed Throughput (MGT) to VOCPT. In case the joint venture fails to provide the desired MGT, heavy penalty to be imposed. Further, this arrangement will become null and void if NLC enters into a joint venture with any private firm. The VOCPT is requested to take note of the above position stated in the MOS letter and accordingly incorporate a suitable provision in the Concession Agreement to be entered with the NTPL.

16.1. Subject to above, the upfront along with conditionalities governing the upfront Tariff has been modified and the modified Tariff Schedule for handling thermal coal at NCB-I is attached as **Annex - III**.

16.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, the operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 for levy of rates for the cargo and vessel related services rendered to any other user.

16.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

16.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid concession agreement. The operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the concession agreement.

16.5. The actual performance of the operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the V.O. Chidambaranar Port Trust. If any action is to be taken against the operators, the V.O. Chidambaranar Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

16.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the operator shall submit to this Authority through the V.O. Chidambaranar Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

17. In the result, and for the reasons given above, and based on application of mind, this Authority approves the upfront tariff schedule for handling thermal coal by the NTPL at NCB-I of V.O. Chidambaranar Port Trust, which is attached as **Annex - III**.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/15(386)]

Annex - I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF TARIFF FOR NORTH CARGO BERTH-I FOR HANDLING THERMAL COAL BY NLC TAMIL NADU POWER LTD ON CAPTIVE BASIS FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 TARIFF GUIDELINES BASED ON THE PROPOSAL OF VOCPT

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimate furnished by VOCPT		Estimates of VOCPT modified by TAMP
		Proposal dated 28.05.2014	Revised proposal dated 16.4.2015	
I	<u>Optimal capacity</u>	-	-	-
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>	-	-	-
(a)	Share of Vessel Size			
	% share of capacity of Panamax vessels upto 75000 DWT (S1)	100%	100%	100%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day) (S2)	35,000	35,000	35,000
(c)	Optimal Quay Capacity = $(0.7 \times S1) \times (S2) \times 365$	89,42,500 ($0.7 \times 35000 \times 365$)	89,42,500 ($0.7 \times 35000 \times 365$)	89,42,500 ($0.7 \times 35000 \times 365$)
	Optimal Quay Capacity in Million Tonnes Per Annum (MTPA)	8.94	8.94	8.94
(ii)	<u>Optimal Yard Capacity</u>	-	-	-
(a)	Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)	81,450	81,450	81,450
(b)	% of Area available for stacking (U)	0.70	0.70	0.70
(c)	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	5 T/sqm	5 T/sqm	5 T/sqm
(d)	Annual Turnover Ratio of the plot (T)	17.86	17.86	17.86
(e)	Optimal Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 \times A \times U \times Q \times T$	50,91,440 ($0.7 \times 81450 \times 0.70 \times 5 \times 17.86$)	50,91,440 ($0.7 \times 81450 \times 0.70 \times 5 \times 17.86$)	50,91,440 ($0.7 \times 81450 \times 0.70 \times 5 \times 17.86$)
(f)	Optimal Yard Capacity in Million Tonnes Per Annum (MTPA)	5.09	5.09	5.09
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower	5.09	5.09	5.09

	value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)			
II	Capital Cost	-	-	-
(i)	Cargo Handling Activity	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs
(a)	Civil Cost			
	(i) Roads connectivity	-	248.61	248.61
	(ii) Contingencies, engineering and Supervision at 10% on the total base cost by VOCPT (TAMP - Misc Cost-5% as per Norms)	-	24.86	12.43
	Subtotal (a)	-	273.47	261.04
	Total Civil Cost (Old proposal did not consider Civil Cost)		273.47	261.04
(b)	Equipment Cost			
	(i) Shore Unloaders (Old proposal included stores, canteen etc. also. Revised proposal covers only Shore unloaders and stackers 2 Nos.)	9,122.65	8,097.72	8,097.72
	(ii) Stackers (norms - 2 No.)	5,883.61		
	(iii) Conveyors (Revised proposal only includes Conveyors Cost from Berth to Red Gate)	13,537.09	4,934.33	4,934.33
	(iv) Pay loaders & dozers (norms - 4nos.)	980.60	-	-
	Subtotal	29,523.95	13,032.05	13,032.05
	(v) Contingencies, engineering and Supervision (Original proposal has considered 10% on Total base cost, Revised proposal VOCPT has considered 5.9%. TAMP - Not considered)	2,952.40 (29523.95*10/100)	768.89 (13032.05*5.9/100)	
	Total Equipment cost (b)	32,476.35	13,800.94	13,032.05
(c)	Miscellaneous cost [5% on (b)]	1623.82 (32476.35*5/100)	703.72 (13800.94*5/100)	651.60 (13032.05*5/100)
	Total Capital cost for Cargo Handling Activity (i) (a+b+c)	34100.17	14778.13	13944.69
(ii)	Capital Cost for Berthing Services			
(a)	Cost of berth	4460.84	4371.06	4371.06
(b)	Contingencies, engineering and	446.08	-	-

	Supervision (Original proposal considered at 10% and Revised proposal NIL.)			
	Subtotal (a+b)	4906.92	4371.06	4371.06
	Total Capital cost for Berthing services (ii) (a+b)	4906.92	4371.06	4371.06
(iii)	Total capital cost of the project (i+ii)	39007.09	19149.19	18315.75
III	<u>Operating Cost</u>			
(i)	<u>Cargo Handling Activity</u>	Estimates (₹ in lakhs)	Estimates (₹ in lakhs)	Estimates (₹ in lakhs)
	(a) Power Cost	570.24	305.08	305.08
		(1.4 units per tonne * ₹ 8.0 per unit*5091440 T)	(1.4 units per tonne * ₹ 4.28 per unit * 5091440 T)	(1.4 units per tonne * ₹ 4.28 per unit * 5091440T)
	(b) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets (1% on civil work)	-	2.73	2.61
	- Mechanical & Electrical Equipment Cost (7% on mechanical and electrical works)	2387.01 (34100.17*7/100)	1015.33 (13800.94+703.72*7/100)	957.86 (13032.05+651.60*7/100)
	(c) Insurance (1% on Gross fixed assets)	341.00 (34100.17*1/100)	145.05 (14778.13-273.47*1/100)	139.45 (13944.69*1/100)
	(d) Depreciation			
	- Civil Assets	-	25.98	8.27
		3.34% on Civil Assets	9.50% on Civil Assets	3.17% on Civil Assets
			(273.47*9.50/100)	(261.04*3.17/100)
	- Mechanical and Electrical Works	3525.96	918.15	866.18
		10.34% of Mech & Elec Works	6.33% of Mech & Elec Works	6.33% of Mech & Elec Works
		(34100.17*10.34/100)	(13800.94+703.72*6.33/100)	(13032.05+651.60*6.33/100)
	(e) License Fee			
	(i) Water Front Charges (24333.40 sq. mtr for berthing @ ₹ 334.59 per sq. mtr./p.a.) (Original proposal considered the cost, Revised proposal NIL)	81.42	-	-
	(ii) Working platform-750 sqm+Berthing area 12456 sq.mr=13206 sq.mtr@ ₹ 174.34 per sq. mtr/pa 50% of commercial rate from 1.7.2014(TAMP-Unit Rate Considered ₹ 177.82/sq. mtr as on 1.7.2015)	-	23.02 (13206*174.34/100000)	23.48 (13206*177.82/100000)
	(iii) Jetty area 10801.80 sq.mr+app.jetty 235.60sq.mr=11037.4 sq.mr)*170.92 as on	-	18.87 (11037.4*170.92/100000)	39.25 (11037.4*355.65/100000)

	Feb 2010(TAMP -Unit rate modified based on prevailing rate as on 1.7.2015 at ₹ 355.65 sq.mtr.)			
	(iii) Way Leave for conveyors (22960.56 sq. mtr for conveyor trestle within security wall @ ₹ 1.42 per sq. mtr. Annum)	0.33 (22960.56*1.42/100000)	0.33 (22960.56*1.42/100000)	0.33 (22960.56*1.42/100000)
	(f) Other Expenses (5% on gross value of assets)	1705.01 (34100.17*5/100)	725.23 (14778.13-273.47*5/100)	697.23 (13944.69*5/100)
	Total Operating Cost (a+b+c+d+e+f)	8610.96	3179.76	3039.74
IV	<u>Revenue Requirement & proposed tariff</u>			
(i)	<u>Cargo Handling charge</u>			
	<u>1. Revenue Requirement</u>			
	(a) Total Operating Cost	8610.96	3179.76	3039.74
	(b) Return on capital Employed @ 16%	5456.03	2364.50	2231.15
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity (a+b)	14066.99	5544.26	5270.89
	<u>2. Apportionment of Revenue Requirement</u>			
	(a) Coal Handling Charges (99% of ARR) (Norm 98%)	13926.32	5488.82	5218.18
	(b) Storage Charges (0% of ARR) (Norm 1%)	0.00	0.00	0.00
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR) (Norm 1%)	140.67	55.44	52.71
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity (a+c)	14066.99	5544.26	5270.89
	<u>3. Proposed tariff per tonne rate</u>			
	(a) Coal Handling Charge (Composite)			
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	14066.99	5488.82	5218.18
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	5.09	5.09	5.09
	Composite Handling Charge (₹ per tonne) (Foreign and Coastal)	276.37	107.84	102.49

	(b) Miscellaneous Charge			
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	140.67	55.44	52.71
	- Capacity (Million Tonnes per annum)	5.09	5.09	5.09
	- Miscellaneous Charge ₹ per tonne	2.76	1.09	1.04
(ii)	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>			
(a)	Revenue Requirement			
	(i) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	44.61 (4460.84*1/100)	43.71 (4371.06*1/100)	43.71 (4371.06*1/100)
	(ii) Depreciation	148.99 (4460.84*1.58/100)	69.06 (4371.06*1.58/100)	138.56 (4371.06*3.17/100)
	(iii) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	44.61	43.71	43.71
	Subtotal (a)	238.21	156.48	225.98
(b)	Return on capital Employed @ 16%	785.11 (4906.92*19/100)	699.37 (4371.06*16/100)	699.37 (4371.06*16/100)
(c)	TOTAL ARR FOR BERTHING SERVICE Subtotal (a+b)	1023.32	855.85	925.35
	Berth Hire Charge			
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	2.03	1.70	1.10
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	1.22	1.02	0.66

Annex - II

BERTH HIRE COMPUTATION

Sr. No.	Particulars	Proposal dated 28.5.2014	Proposal dated 16.4.2015	Working of TAMP
i.	Average DWT	75,000	75,000	75,000
ii.	Ship day output	35,000	35,000	35,000
iii.	Average GRT	40,000	40,000	40,000
iv.	Average parcel size	60,000	60,000	60,000
v.	Tonnage expected to be handled	50,91,440	50,91,440	50,91,440
vi.	Average no. of berth days (v/ii)	145.47	145.47	145.47
vii.	No. of berth hours {24 x (vi)}	3491	3491	3491
viii.	Total GRT hours	13,96,50,912	13,96,50,912	13,96,40,000
ix.	Revenue Requirement	1023.32	855.85	925.35
x.	Berth hire - Foreign going vessel	2.03	1.70	1.10
xi.	Berth hire - Coastal vessel	1.22	1.02	0.66

V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST
TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING THERMAL COAL AT NCB - I

1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority/Director General of Shipping.
- (ii) **“Day”** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.

1.2. General Terms & Conditions

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) (a) **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)**

- (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(b) **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate**

- (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (iv) (a) The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (v) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi) Interest on delayed payments/refunds for usage of the facility other than captive usage of M/s. NTPL.
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c) The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (viii) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) The terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Vessels	1.10	0.66

Notes:

- (i) The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.
- (ii) (a) Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.

- (c) The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii) The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.
 "False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv) Ousting Priority/Priority Berth Hire Charges:
- (a) The rate and conditions for granting ousting priority berthing/priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard.
- (b) For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.
- (c) For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.
- (v) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

4. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a)	Thermal coal	Per Metric Tonne	102.49	102.49

Note:

The cargo handling charges prescribed above is a composite charge and covers all cargo handling services, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable for thermal coal handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
(i)	Charges for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.	1.04

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.

* * * *